

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA

EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA VEŘEJNÉ EKONOMIKY

Role a význam železničních dopravců v regionální dopravě
Role and Importance of Railway Carriers in the Regional Transport

Student: Bronislava Fojtíková

Vedoucí bakalářské práce: Ing. David Lenert, Ph.D., MBA

Ostrava 2020

Zadání bakalářské práce

Student: **Bronislava Fojtíková**
Studijní program: B6202 Hospodářská politika a správa
Studijní obor: 6202R055 Veřejná ekonomika a správa
Téma: **Role a význam železničních dopravců v regionální dopravě**
Role and Importance of Railway Carriers in the Regional Transport

Jazyk vypracování: čeština

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
2. Drážní doprava v České republice
3. Analýza železničních dopravců v regionální dopravě
4. Zhodnocení role a významu železničních dopravců v regionální dopravě
5. Závěr

Seznam použité literatury

Seznam zkratk

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Seznam příloh

Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

PROVAZNÍKOVÁ, Romana. *Financování měst, obcí a regionů, teorie a praxe*. 3. vyd. Praha: Grada Publishing, 2015. 288 s. ISBN 978-80-247-5608-0.

STEJSKAL, J., H. KUVÍKOVÁ, B. MIKUŠOVÁ MERIČKOVÁ a V. LINHARTOVÁ. *Teorie a praxe veřejných služeb*. Praha: Wolters Kluwer, 2017. 280 s. ISBN 978-80-7552-726-4.

STIGLITZ, Joseph E. and Jay K. ROSENGARD. *Economics of the public sector*. 4th ed. New York: W. W. Norton & Company, 2015. 923 p. ISBN 978-0-393-93709-1.

ZELENÝ, Lubomír a kol. *Osobní doprava*. Praha: C. H. Beck, 2017. 240 s. ISBN 978-80-7400-681-4.

Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. David Lenert, Ph.D., MBA**

Datum zadání: 22.11.2019

Datum odevzdání: 07.05.2020



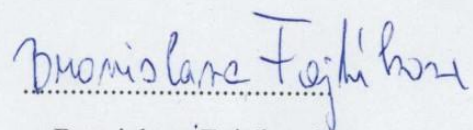
doc. Ing. Iveta Vrabková, Ph.D.
vedoucí katedry

doc. Ing. Lenka Kauerová, CSc.
proděkanka pro studium
na základě pověření k jednání č.j.
VSB/19/050319/9900 ze dne 24. 9. 2019

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci, včetně všech příloh, vypracovala samostatně a uvedla v ní veškerou literaturu a ostatní zdroje, které jsem použila.

Ve Valašském Meziříčí dne 15. 5. 2020


Bronislava Fojtíková

Poděkování

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Ing. Davidu Lenertovi, Ph.D., MBA., za velmi milý a odborný přístup při zpracování mé bakalářské práce.

Dále bych chtěla poděkovat své rodině, která měla se mnou trpělivost po celou dobu studia a ve všem mě podporovala.

A poděkování patří i mým skvělým kamarádům, kteří mě neustále povzbuzovali.

Obsah

| | | |
|--------|--|----|
| 1 | Úvod | 5 |
| 2 | Drážní doprava v České republice | 7 |
| 2.1 | Historie a vznik Československých státních drah | 7 |
| 2.2 | Správa železnic, státní organizace | 13 |
| 2.2.1 | Prohlášení o dráze 2020 | 16 |
| 2.2.2 | Podmínky a poplatky za použití železniční infrastruktury | 17 |
| 2.2.3 | Financování železniční infrastruktury..... | 19 |
| 2.3 | Železniční doprava jako veřejná služba | 22 |
| 2.4 | Ministerstvo dopravy | 25 |
| 3 | Analýza železničních dopravců v regionální dopravě..... | 29 |
| 3.1 | Rozhodovací kritéria cestujících | 29 |
| 3.2 | Doprovci..... | 31 |
| 3.2.1 | České dráhy, a.s. | 31 |
| 3.2.2 | GW Train Regio a.s. | 34 |
| 3.2.3 | Die Länderbahn CZ s.r.o..... | 35 |
| 3.2.4 | RegioJet a.s. | 36 |
| 3.2.5 | Leo Express s.r.o. | 38 |
| 3.2.6 | ARRIVA VLAKY s.r.o..... | 39 |
| 3.2.7 | KŽC Doprava, s.r.o. | 41 |
| 3.2.8 | Railway Capital a.s. | 43 |
| 3.2.9 | MBM rail s.r.o. | 44 |
| 3.2.10 | Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. | 46 |
| 3.2.11 | AŽD Praha s.r.o. | 47 |
| 3.2.12 | Slezské zemské dráhy o.p.s. | 48 |
| 4 | Zhodnocení, návrhy a doporučení..... | 50 |
| 4.1 | Zhodnocení výběru dopravců v jednotlivých krajích..... | 50 |
| 4.1.1 | Středočeský kraj a Hlavní město Praha | 50 |
| 4.1.2 | Liberecký kraj..... | 52 |
| 4.1.3 | Ústecký kraj | 53 |
| 4.1.4 | Karlovarský kraj | 54 |
| 4.1.5 | Plzeňský kraj | 56 |
| 4.1.6 | Jihočeský kraj..... | 57 |
| 4.1.7 | Kraj Vysočina | 58 |
| 4.1.8 | Královéhradecký kraj | 59 |

| | | |
|--------|---|----|
| 4.1.9 | Pardubický kraj | 61 |
| 4.1.10 | Jihomoravský kraj | 62 |
| 4.1.11 | Olomoucký kraj | 63 |
| 4.1.12 | Moravskoslezský kraj | 65 |
| 4.1.13 | Zlínský kraj | 66 |
| 4.2 | Podrobný seznam železničních dopravců v krajích | 67 |
| 4.3 | Návrhy a doporučení | 68 |
| 4.3.1 | Nepřipravenost dopravců | 69 |
| 4.3.2 | Ohlasy cestujících | 70 |
| 4.3.3 | Jednotný státní tarif | 72 |
| 4.3.4 | Řešení | 73 |
| 4.3.5 | Pohled autorky | 75 |
| 5 | Závěr | 76 |
| | Seznam použité literatury | 79 |
| | Seznam zkratk | 92 |
| | Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce | |
| | Seznam příloh | |
| | Přílohy | |

1 Úvod

Železnice hraje velkou roli v zajišťování přepravy osob na požadované místo. Je nedílnou součástí života mnohých lidí a někdy také jediný dopravní prostředek. Lidé často využívají vlak nejenom při cestách do práce, ale také při cestách za rodinou, dobrodružstvím a poznáním. Železniční doprava se postupem času vyvíjela, a tak v dnešním hektickém a uspěchaném světě, můžeme často svou práci začít už ve vlaku pomocí zásuvek, wifi připojení a pohodlí při práci.

Cílem bakalářské práce je zhodnotit změny v osobní železniční regionální dopravě v jednotlivých krajích od nového jízdního řádu v prosinci 2019, zhodnotit způsob výběru železničních dopravců jednotlivými kraji, s kterými kraje uzavřely smlouvu na provozování železniční regionální dopravy a seznámit s provozní soubory, které jednotliví dopravci budou v kraji zajišťovat.

V bakalářské práci je využito několik metod k zjištění potřebných údajů. Rešerše odborných knih a časopisů, z kterých jsou čerpané informace na téma železniční dopravy, historie, vývoje a současné situace na železnici. Další metodou je analýza. Její pomocí byly analyzováni železničních dopravců, kteří v současné době zajišťují dopravu na regionálních tratích. A poslední metodou bude metoda srovnávací, tzv. komparativní, pomocí níž bude porovnán výběr železničních dopravců jednotlivými kraji. Bakalářská práce je členěna do pěti kapitol, kdy první kapitola je úvod a pátou kapitolou je závěr.

Druhá kapitola představuje historický vývoj železniční dopravy od vzniku samotného Československého státu, po současnost. Představí státní organizaci Správu železnic (dále jen SŽ), která odpovídá za železniční tratě v České republice (dále jen ČR), pomocí grafu je znázorněno hospodaření organizace SŽ a financování železniční infrastruktury. Dále je popsána železniční přeprava coby veřejný statek a závěr této kapitoly patří Ministerstvu dopravy, které se stará o železniční dopravu v ČR. Pomocí grafů pak jsou znázorněny příjmy a výdaje Ministerstva dopravy, celkové příjmy státního rozpočtu a také výdaje státního rozpočtu.

Ve třetí kapitole je provedena analýza jednotlivých dopravců, kteří zajišťují regionální osobní dopravu na území ČR. U každého dopravce je popsán jeho vznik, nebo vstup na český trh. Dále pak pouze u některých dopravců je zaznamenán počet cestujících, které dopravci přepravily během minulých let. Data jsou pečlivě sesbíraná z výročních zpráv jednotlivých dopravců. U každého dopravce je názorně pomocí grafů představen počet zaměstnanců a

mzdové náklady na zaměstnance. U všech dopravců pak je spočítána rentabilita aktiv a rentabilita vlastního kapitálu za rok 2017.

Čtvrtá kapitola nabídne celkové zhodnocení výběru železničních dopravců v jednotlivých krajích ČR. U každého kraje tato práce nastíní podrobný soupis jednotlivých dopravců a seznam provozního souboru, který bude dopravce zajišťovat, celkovou dobu, na kterou byla smlouva dopravce s krajem podepsána a jestli byla podepsána na základě soutěže, nebo přímého zadání. U všech krajů je v tabulce pomoci přijatých transferů, výnosů a nákladů znázorněno hospodaření kraje. Na závěr kapitoly pak přijdou názory jednotlivých odborníků, politiků i cestujících, kteří hodnotí současnou situaci v železniční dopravě a také návrhy k řešení současného chaotického stavu v regionální dopravě.

2 Drážní doprava v České republice

České dráhy (dále jen ČD) v roce 2018 oslavily sté výročí své existence. Jejich vznik se datuje od roku 1918. K tomuto roku se vztahuje i vznik Československé republiky (dále jen ČSR). Ale co se týče vlaků, a tím i přepravy cestujících, musíme se podívat mnohem dál do minulosti.

2.1 Historie a vznik Československých státních drah

První zmínku o železnici můžeme hledat už v 16. století, kdy se k přepravě používaly dřevěné koleje v dolech pro důlní vozík přepravující rudu. Tyto počátky železnice se postupně během 17. století přesunuly do celé Evropy. Více jak 100 let ale trvalo, než se technologie zdokonalila. Počátky první koněspřežné železnice se datují v 18. století v Anglii, kde byl v dolech před vozík zapřažen kůň. (Bek a kol. 2018)

V letech 1827–1836 byla na našem území jako první koněspřežná železnice na trati České Budějovice – Linec. Tato železnice však nesloužila pro přepravu cestujících, ale pouze pro přepravu soli do Čech. (Bek a kol. 2018)

Období koněspřežky však nemělo dlouhého trvání a koně byly brzo nahrazeny párou. Vynálezce Richard Trevithick roku 1804 sestavil parní lokomotivu, která se jako první projela po kolejích. Parní lokomotiva byla poháněna parním strojem. Další vynálezce George Stephenson určil rozchod trati, když jako rozteč kol určil velikost 1 435 mm, což byla velikost rozteče kol anglického dostavníku. Většina železničních tratí na světě pak byla stavěna s tímto rozchodem.

Éra páry se nevyhnula ani Rakouskému císařství. V 30. – 50. letech bylo na našem území postaveno a provozováno mnoho železnic, na kterých jezdily parní lokomotivy. Tyto železnice byly financovány nejdříve soukromými firmami a později státem. Společnost *C.k. výhradně privilegovaná Severní dráha císaře Ferdinanda* v roce 1836 byla první, která na našem území provozovala železniční dopravu. (Bek a kol. 2018)

Po roce 1914, kdy vypukla první světová válka, byly státní dráhy velmi důležitým spojencem pro přesun vojsk a zásobování samotné fronty. Po celou dobu války byl vozový park

přetěžován, zaměstnanci byli převeleni ze svých dosavadních pracovišť na jiná, pracovní doba se jim prodlužovala. Po 4 letech války, v roce 1918, byla železnice v katastrofálním stavu. Ne jenom technickém, ale také v provozním. I přesto patřili železniční zaměstnanci k těm, kteří se podíleli na vzniku československého státu 28. října 1918. (Bek a kol. 2018)

„Československý stát se právě před sochou sv. Václava prohlásil. Já jako zástupce železniční správy nařizuji, aby se znaky bývalého rakouského státu sňaly, úřadovalo se česky, provoz udržoval normálně a zastavil se dovoz vozů do Vídně a do Německa.“ (Bek a kol., 2018, str. 32)

Za první krok neboli, náznak vzniku Československých státních drah (dále jen ČSD), je považován 28. říjen 1918. V tento den bylo rozesláno prohlášení Dr. Isidorem Zahradníkem, který byl pověřencem Národního výboru a pozdějším prvním ministrem železnic ČSSR. Tímto prohlášením byl vyhlášen na území Čech a Moravy československý stát. Za vznik ČSD je považován den 30. října 1918, kdy byl Ing. Jan Bašta jmenován do funkce ředitele Generálního ředitelství státních drah v Praze, které mělo vytvořit organizační jednotky nové železniční správy. Také byla vytvořena další ředitelství. A to v Olomouci a v Brně. (Bek a kol)

Než se ČSR osamostatnila, byla součástí Rakouska-Uherska. Díky článku 318 mírové smlouvy z roku 1919, byl majetek Rakouska-Uherska rozdělen mezi samostatné státy. Byla ustanovena komise z členských států, a to ze zástupců státu Polska, Rumunska, Československa, Itálie, Rakouska, Maďarska, Chorvatska a Slovinska, Jihoslovenského království Srbů. Komise měla dohlédnout na spravedlivé rozdělení vozového parku mezi členské státy. (Bek a kol. 2018)

V roce 1921 se uskutečnila schůzka v italském Portorose, kde se státy dohodly na užívání zatím nerozdělených vozů. Stále však nebyl vyřešen problém konečného rozdělení vozového parku. A proto v roce 1922 státy došly k rozhodnutí, že nebudou čekat na celkovou statistiku všech vozů, a že rozdělí majetek podle toho, co kdo měl v moci. (Bek a kol. 2018)

Tak jak byl rozdělen vozový park, byli i zaměstnanci ČSD rozděleni do tří skupin. V první skupině byli státní úředníci a jejich služební poměr byl popsán zákonem č. 15 ze dne 25. 1. 1914 Říšských zákonů a nařízení a zákonem č. 103 ze dne 24. 6. 1926 Sbírky zákonů a nařízení. Do druhé skupiny byli zařazeni zaměstnanci, kteří byli rozděleni na úředníky, železniční gážísty, úředníky čekatelé, čekatelé na železniční gážísty, zřízence, podúředníky a pomocné

zaměstnance. Skupina byla dělena podle pohlaví, délky praxe v oboru a také délkou služby, dosaženého vzdělání. Třetí skupinou byli zaměstnanci, kteří byli najímáni pouze na sezonní práce a jejich platové ohodnocení bylo upraveno buď pracovní smlouvou, nebo zvláštní služební smlouvou. (Bek a kol. 2018)

Cílem ČSD byla výstavba větší železniční sítě, a tím i lepší spojení mezi českou a slovenskou stranou, které mělo být uskutečněno do konce roku 1925. Snaha o zajištění větší hustoty železniční sítě na Slovensku ve stejné míře, jako byla v Čechách, na Moravě a Slezsku. Jednalo se celkem o 15 nových tratí, jejichž délka měla být 560 km.

Tento cíl ale nebyl splněný, a tak se realizace nové výstavby protáhla až do 30. let. Byly vybudovány nové tratě. Např. v roce 1921-1928 trať Vsetín-Bylnice, 1923-1929 trať Veselí nad Moravou-Nové Město nad Váhom a trať Horní Lideč-Púchov v roce 1935-1937, která byla spojením na slovenskou stranu. Výstavba na slovenské straně pokračovala až do roku 1945, avšak pod správou Slovenského státu. V Čechách byla výstavba zastavena a pokračovala až po roce 1945. (Bek a kol. 2018)

ČSD nestavěly jen železniční tratě, ale také lanové dráhy. Mezi ně patří lanová dráha Horní Hanychov-Ještěd z roku 1933, dále lanová dráha Jánské Lázně-Černá Hora z roku 1928 a lanová dráha Tatranská Lomnica-Skalnaté Pleso z roku 1942, která se nachází ve Slovenské republice. (Bek a kol. 2018)

ČSD se snažily konkurovat automobilové dopravě, a proto pomalu končilo období páry. Dráhy začaly přecházet, a to hlavně v osobní přepravě k motorovému provozu. Jako první se objevily tzv. motorové autobusy na trati Hodonín-Zaječívka roku 1927. Tyto motorové vozy byly schopny jezdit pouze jedním směrem. V konečné stanici docházelo ke složitému otáčení díky výsuvné točny, která se nacházela na spodku vozu. (cd.cz/100-let-spolu)

Trať Tábor-Bechyně byla na našem území první, která byla elektrifikována. Jednalo se o pražský uzel. Stejně tak měla být elektrifikována i trať Praha-Plzeň. Bohužel tyto plány ztroskotaly díky hospodářské krizi ve 30. letech. (Bek a kol. 2018)

Září a říjen roku 1938 byl pro železnici klíčový. Byl vyhlášen stav mobilizace a díky železnici byl zajišťován přesun vojáků a materiálu. Po podepsání Mnichovské dohody přechalo tisíce civilistů ze Sudet do vnitrozemí. ČSR přišlo o 30 % svého území. Bylo nutné přestěhovat jak technickou, tak i personální stránku ČSD.

Následovalo předání převážné části vozového parku ČSD Německým říšským drahám. Jednalo se o 877 lokomotiv, 158 přípojných vozů, 136 motorových vozů, 117 rychlíkových vozů, 2 160 osobních a neuvěřitelných 23 500 nákladních vozů. Tento přesun vozového parku byl pro ČSD zdrcující. Bylo velmi obtížné poté zajišťovat provoz a mnoho spojů ani nevyjelo. Jelikož byly posunuty hranice státu, docházelo k přerušování tratí tzv. „zmrzačování“. Trať Praha-Česká Třebová-Brno-Břeclav byla přerušena hned pětkrát. Některé tratě byly zrušeny úplně, poněvadž ztratily svůj význam.

V roce 1939 sehrála železnice významnou roli. Mladý Brit Nicolas Winton a jeho spolupracovníci pomohli přepravit z Prahy do Albionu 669 dětí. Ty byly většinou židovského původu.

Roku 1945 byl opětovný vznik ČSD. Jejich vozový park byl v katastrofálním stavu, zůstalo jen málo provozuschopných lokomotiv, vozů jak osobních, tak nákladních. Proto ČSD pomohlo ukořistění německých strojů. Bylo jich celkem 185. Mezi ně patřila lokomotiva řady BR 52, tzv. Němka. Byla vyráběna pro Německé dráhy. Jejich účel byl převážně nasazení ve válce. U nás dostala označení 555.0. (cd.cz/100-let-spolu)

Po druhé světové válce se bohužel opakovala situace jako po první v letech 1918. ČSD se potýkaly s mnoha problémy. Bylo potřeba obnovit vozový park, nádražní budovy, ale i výtopny. Prakticky vše bylo zničeno. Nejhorší situace byla na území, kterým přímo procházela fronta. Na Slovensku bylo zničeno např. 71 % tratí, 72 % mostů a více jak 40 % tunelů bylo poškozeno.

V roce 1945 došlo ke znárodnění velkých průmyslových podniků. Stát najednou držel ve vlastnictví většinu automobilové, ale také i letecké a železniční dopravy. Byla změněna situace, co se týká vlastnictví, začalo převažovat státní nad soukromým. (Bek a kol. 2018)

Rok 1948 se vyznačoval ve velkém propouštění. Dopad to mělo jak na úředníky, tak i na obyčejné zaměstnance. Byli propouštěni z politických důvodů. A tak nastala situace, kde jste našli na dělnické profesi i úředníka, nebo zaměstnance s kvalifikací. I přes to začaly ČSD po válce se sociálním zabezpečením pro své zaměstnance. Začaly vyplácet důchody pozůstalým s židovským původem, dále podpory za zaměstnance, kteří byli popraveni za účast na odboji proti Němcům.

První zákon ČSD byl zákon č. 97/1950 Zákon o drahách. Byl přijat 12. června 1950. Tímto zákonem bylo stanoveno nadřazené postavení státu nad soukromým vlastnictvím. Poté

následovaly další nařízení. Např. O schvalování a uveřejňování tarifů drah č. 50/1951 Sb. a další. (Bek a kol. 2018)

Rok 1946 znamenal přelom v železniční dopravě. Ministerstvo dopravy rozhodlo, že celá trať z Prahy až do Čierne nad Tisou bude elektrizována. Tato věc se podařila až po 9 letech, kdy první úsek na Slovensku byl sjízdný v roce 1955 a na našem území až v roce 1957. Byly objednány nové elektrické lokomotivy řady E 499.0. Už v roce 1958 bylo těchto strojů více jak 100 a další následovaly. (cd.cz/100-let-spolu)

S elektrifikací tratí souvisí i pomalé ukončení páry. Poslední parní lokomotiva byla vyrobena roku 1958 v závodech „Závody V. I. Lenina“, nyní závody Škoda Plzeň. Tímto strojem byla lokomotiva řady 556.0, která byla nazývána „Štokr“. Číslo 510, tolik těchto strojů u nás bylo vyrobeno. Její hlavní úloha byla v nákladní dopravě. Dokázala uvést nákladní vlak o hmotnosti větší jak 8 000 tun. V osobní dopravě to byla první rychlíková lokomotiva Albatros řady 498.0. Těch bylo vyrobeno 40 kusů a poté byly nahrazeny novou řadou 498.1. (cd.cz/100-let-spolu)

I když se politika ČSD přikláněla na východ, tak v 60. až 90. letech byl hlavním dodavatel železničních osobních vozů závod Vaggonbau Bauzen z východního Německa. Hlavním důvodem byla nutnost sjednotit rychlíkovou dopravu. Jednalo se o vozy typu Y, tzv. Ypsilony. První vozy byly kombinací 1. a 2. vozové třídy, a dále lůžkové a lehátkové vozy, které jsou již zrušené. Rovněž bistro vozy a jídelní vozy patřily mezi dodávku z Německa. (cd.cz/100-let-spolu)

70. a 80. léta představovala úpadek železnice díky návratu k hospodaření, které bylo plánované, a navíc díky vedoucím státu, kteří nebyli kompetentní. Docházelo k přílišnému přetěžování železniční sítě. Nebyla možnost přidat další osobní ani nákladní vlaky. Tato situace byla řešena přidáním dalších vozů do stávajících vlaků, a tím docházelo k přetěžování kolejového svršku a k jeho většímu opotřebování. Tento problém spolu s nedostatečnými finančními prostředky vyústil ve špatné fungování ČSD a v zaostávání rozvoje před ostatními rozvojovými zeměmi. (Bek a kol. 2018)

Rok 1980 byl rokem, kdy byla definitivně ukončena éra páry. Parní lokomotivy už nestačily plnit dostatečnou úlohu moderní doby. Větší množství parních lokomotiv bylo sešrotováno, přesto parní lokomotivy nezmizely zcela. Díky lidem, kterým pára přirostla k srdci, máme i v současné době pár fungujících parních lokomotiv. ČSD se věnují historickým vlakům a o

tento zájem je možné se přesvědčit v historickém muzeu, které se nachází v Lužné u Rakovníka. (cd.cz/100-let-spolu)

Po Sametové revoluci došlo ke změně politiky ve státě. Tyto změny se dotkly i ČSD. Začala modernizace a přeměna železnice, která měla posloužit k lepšímu spojení směrem k západní Evropě. Původní spojení se Sovětským svazem bylo přerušeno. Československá federativní republika (dále jen ČSFR) se snažila o lepší železniční spojení s ostatními státy Evropské Unie (dále jen EU). (Bek a kol. 2018).

Během roku 1991 byly vládou ČSFR přijaty dva dokumenty, které ovlivnily železnici. Prvním dokumentem byla Programová strategie železniční dopravy do roku 1995 v podmínkách ekonomické reformy. Druhým dokumentem byly Zásady státní dopravní politiky. Tyto plány nebyly zcela využity, protože v roce 1993 zanikla ČSFR kvůli vzniku samostatné České republiky (dále jen ČR) a Slovenské republiky (dále jen SR). Tímto rozdělením na dvě samostatné republiky zanikly i ČSD jako státní organizace ke dni 31. 12. 1992. Na základě zákona č. 625/1992 Sb. ze dne 16. 12. 1992. Zákonem č. 9/1993 Sb. z 20. 12. 1992 vznikla organizace České dráhy (dále jen ČD).

Dne 14. 12. 1994 schválila Poslanecká sněmovna Zákon o drahách číslo 266/1994 Sb. Tento zákon vymezil tři nové pojmy na drahách. Vlastník dráhy, provozovatel dráhy a provozovatel drážní dopravy. Dále rozdělil drážní dopravu na regionální, celostátní, vlečky a metro, jako dráhu speciální. Zároveň tímto zákonem padl monopol ČD.

V roce 2002 vznikla na železnici další společnost. Byl přijat zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti ČD a státní organizaci Správa železniční dopravní cesty (dále jen SŽDC). Tímto zákonem vznikly dvě společnosti, a to ČD, a. s. a společnost SŽDC. ČD, a. s. od 1. 1. 2003 se staly nástupnickou organizací ČD a převzaly majetek, který slouží k zajišťování železniční dopravy. Při jednání s ČD je stát zastoupen Ministerstvem dopravy. Stát pro řízení ČD zřídil řídicí výbor, představenstvo a dozorčí radu. Organizace SŽDC se na základě tohoto zákona stala vlastníkem železniční infrastruktury. Zajišťuje provozování, modernizaci a rozvoj železničních cest. SŽDC určuje kapacitu vlaků dopravních cest v železniční síti v ČR. (Bek a kol. 2018)

V roce 2007 dochází k dalšímu dělení ČD. Vzniká dceřina společnost s názvem Cargo. Tato společnost se zabývá pouze nákladní dopravou a k dispozici má více jak 800 lokomotiv a přes

25 tisíc nákladních vozů. Tímto krokem byla zcela oddělena osobní a nákladní doprava. (Bek a kol. 2018)

2.2 Správa železnic, státní organizace

Původní název organizace byl Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Ke změně názvu došlo 1. 1. 2020. Správa železnic, státní organizace (dále jen SŽ) má funkci provozovatele a vlastníka drah jak po celé ČR, tak i tratí regionálních ve vlastnictví státu. Je zapsána v Obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze.

SŽ podléhá Drážnímu úřadu a Drážní inspekci a ti podléhají Ministerstvu dopravy. Organizační strukturu tvoří správní rada a generální ředitelství (dále jen GŘ). To je členěno na náměstka GŘ pro ekonomiku, náměstka GŘ pro modernizaci dráhy, náměstka GŘ pro provozuschopnost dráhy a náměstka pro řízení provozu. (Prohlášení o dráze 2020)

SŽ dle zákona o dráhách zajišťuje modernizaci, provozuschopnost a rozvoj železničních tratí, tak aby bylo dostatečně splněna dopravní obslužnost a byly zajištěny dopravní potřeby státu. SŽ se řadí mezi členy Společenství evropských železnic a infrastrukturních společností CER (Community of European Railways and Infrastructure Companies) a Mezinárodní železniční unie UIC (International Union of Railways). (szdc.cz)

Pro současnou generaci je velmi důležitá mobilita. Toto si uvědomují i státy v Evropském společenství. Lidé se snaží dostat se z jednoho místa na druhé co v nejkratším čase. Proto v roce 2011 EU vydala dokument s názvem „Bílá kniha o dopravě“. V tomto dokumentu jsou stanoveny cíle, jak dosáhnout větší mobility bez závislosti na ropě. Moderní železniční síť se snaží o výstavbu vysokorychlostní železniční sítě, která propojena mezi zeměmi Evropy. Základem je, aby jednotlivé železnice na sebe navazovaly a byly dobře propojeny mezi sebou. (Šlégr 2012)

V Evropě najdeme vysokorychlostní železnici ve Španělsku, dále ve Francii a v Německu. Částečně také v Itálii, Belgii, Rakousku Nizozemsku, Švýcarsku a Velké Británii. Vysokorychlostní síť trať na našem území zatím není. Jsou pouze plány na její výstavbu. Nejznámější rychlostní železniční trať na našem území je tzv. koridor na trati Praha-Pardubice-Olomouc-Ostrava, kde se jezdí rychlostí 160 km/h. (Zelený a kol. 2017)

Podle vyjádření organizace SŽ by, se Česká republika, měla dočkat první vysokorychlostní tratě v roce 2025. Mělo, by se jednat o trať z Prahy-Běchovic do Poříčan a dále o trať z Přerova do Ostravy. (zdopravy.cz 2019)

Železniční síť v ČR je rozlehlá. Celková délka činní 9 459 km, přičemž stavební délka je 15 493 km. Je složená s jednokolejných tratí, v délce 7 534 km, dvoukolejných a více kolejných tratí, v délce 1 925 km. Tratě jsou dále děleny na elektrizované a neelektrizované. Délka elektrizovaných tratí je 3 216 km a neelektrizovaných je 6 190 km. Aby mohly vlaky přejíždět s jedné koleje na druhou, je k tomu potřeba tzv. výhybka. V železniční síti je jich celkem 22 753.

Železniční síť je protknutá železničními přejezdy, kterých je celkem 8 041, železničními mosty v počtu 6 784 a železničními tunely, kterých je celkem 163 v celkové délce 45 762 m. K železniční síti patří i železniční stanice, nádražní budovy a zastávky. Železničních stanic je celkem 1 094, železničních zastávek 1 531 a nádražních budov 3 193. (Prohlášení o dráze 2020)

Jelikož SŽ spravuje železniční síť v celé republice, je potřeba více organizačních jednotek. Jednotky jsou rozmístěny v sedmi krajích, a to ve městech Brno, Prahy, Plzeň, Olomouc, Hradec Králové, Ostrava a Ústí nad Labem. Další složky jsou Technická ústředna dopravní cesty, Centrální dispečerské pracoviště Praha, Centrální dispečerské pracoviště Přerov, Správa železniční energie a Centrum sdílených služeb. Dále se jedná o Stavební správu východ, Stavební správu západ, Správu železniční geodézie Praha, Správu železniční geodézie Olomouc a Hasičskou záchrannou službu. (szdc.cz)

SŽ je i podnikatel, podle § 21 odst. 2 zákona 77/2002 Sb. vykonávána činnost v rozsahu právního nástupnictví. Mezi další činnosti v podnikání patří provádění staveb, jejich opravy, popřípadě jejich odstranění, projektová činnost, distribuce a obchodování s elektřinou, dále činnost zeměměřických výkonů. Provozování celostátních i regionálních tratí, přidělování volné kapacity na těchto tratích, kontroly, revize a zkoušky zařízení v provozu, zajišťují požární ochranu, jak technicky, tak i organizačně. Samozřejmostí je i ochrana zdraví při práci, dále výroba a rozvod tepelné energie, provozování činností s nákladními auty největší povolenou hmotností nad 3,5 tun, oprava elektrických přístrojů, jejich výrobu i instalaci, elektronické a telekomunikační zařízení a jako poslední provozování železniční drážní vlečky. (szdc.cz)

Mezi hlavní činnost SŽ je hospodaření s majetkem, jeho vymezení je v § 20 zákona 77/2002 Sb. Jedná se o majetek při zajišťování provozuschopnosti železniční dopravní cesty,

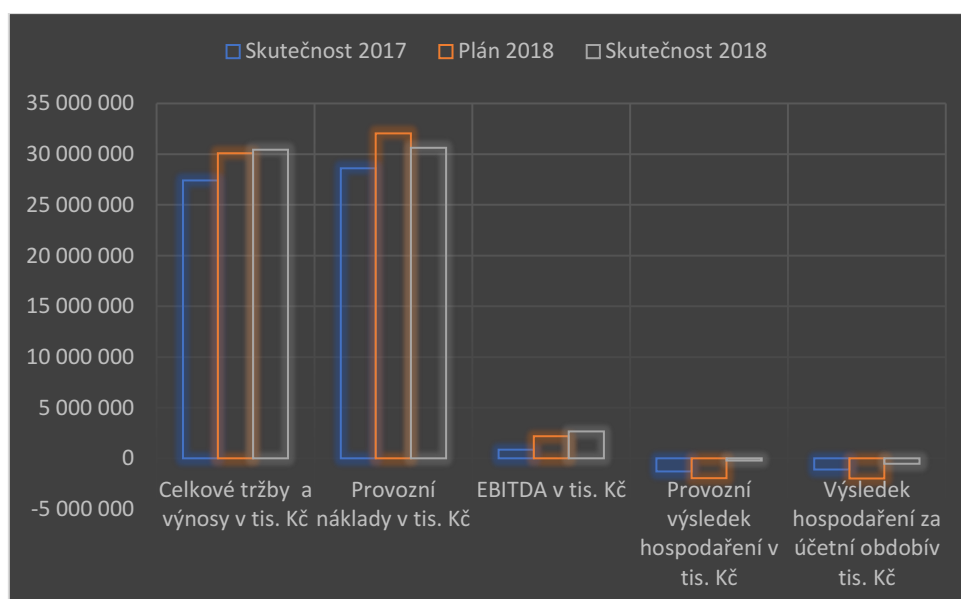
majetek k údržbě a opravování železniční dopravní cesty, majetek potřebný k rozvoji a modernizaci železnice.

Další činností je kontrola provozu a užívání železniční dopravní cesty. SŽ připravuje podklady pro sjednávání závazku ve veřejné službě a hospodaření s vymezenými pohledávkami a závazky, které existují od vzniku ČD, a.s. (szdc.cz)

Jak uvedl generální ředitel SŽ Jiří Svoboda, hlavním cílem SŽ je efektivně hospodařit s finančními prostředky, provozovat bezpečnou železniční dopravu, železniční stanice a zastávky mít v dobrém stavu a zajistit modernizaci drážní dopravy. Hospodaření s finančními prostředky SŽ je pravidelně kontrolováno. K tomu je používán indikátor EBITDA.

Z grafu č. 2.1 na straně 15 je patrné, že výsledek hospodaření je pozitivní, oproti plánovanému zápornému výsledku. Plánovaný výsledek hospodaření byl -1 977 824 Kč a skutečný výsledek hospodaření je -529 155 Kč. (szdc.cz)

Graf 2.1: Finanční prostředky SŽ



Zdroj: Výsledek hospodaření SŽ 2018 (vlastní zpracování)

2.2.1 Prohlášení o dráze 2020

Prohlášení o dráze je dokument, který vydává organizace SŽ dříve, než začne probíhat přidělování dráhy. Tento dokument musí být vydán a zveřejněn minimálně 12 měsíců před platností nového jízdního řádu. (Zelený 2017)

Dopravci, kteří chtějí vstoupit na železniční trh, musí splňovat určité podmínky, které jsou stanoveny zákonem o drahách, vstup povoluje SŽ. Podmínky jsou pro všechny dopravce stejné a odpovídají standardům v Evropě. S dopravci, kteří splní všechny podmínky, pak SŽ uzavřou smlouvu. Podmínky jsou zobrazeny v „Prohlášení o dráze“, které SŽ vydává každý rok. (szdc.cz)

Dopravce musí být zapsán v obchodním rejstříku, musí být držitelem platného osvědčení dopravce, které vydává na žádost dopravce drážní úřad. Toto osvědčení se vztahuje pouze na určitou část tratě a vydává se na dobu 5 let. Dále je v dokumentu popsána odborná způsobilost, která je nutná pro provozování dopravy. (Zelný 2017)

Další náležitosti, které musí dopravce mít je platná licence na provozování drážní dopravy, musí mít přidělenou kapacitu dopravní cesty, musí mít sjednáno pojištění z odpovědnosti za škodu a uzavřenou platnou smlouvu s provozovatelem drážní dopravy (SŽ). (szdc.cz)

V Prohlášení o dráze najdeme i jiné vlastníky regionálních tratí. Těmito vlastníky jsou:

- Česká dráhy, a.s.,
- Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.,
- Svazek obcí údolí Desné,
- KŽC, s.r.o.,
- Moravskoslezský kraj,
- AŽD Praha s.r.o.

ČD, a.s. vlastní části regionálních i celostátních drah. Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. vlastní dvě regionální dráhy, a to, Jindřichův Hradec – Nová Bystřice a Jindřichův Hradec – Obrataň. Svazek obcí údolí Desné vlastní také dvě regionální dráhy, Šumperk – Kouty nad Desnou a Petrov nad Desnou – Sobotín. KŽC, s.r.o. vlastní pouze jednu regionální dráhu, Česká

Kamenice – Kamenický Šenov. Moravskoslezský kraj vlastní regionální dráhu na ostravské letiště, Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport. AŽD Praha s.r.o. vlastní regionální tratě Dolní Bousov – Kopidlno a Čížkovice – Obrnice. (Prohlášení o dráze 2020)

SŽ není na území ČR jediným provozovatelem železniční dráhy ve vlastnictví státu. Dalšími jsou PDV RAILWAY a.s., a Advanced World Transport a. s. Trať Trutnov – Svoboda nad Úpou a Sokolov – Kraslice má provozuje na základě smlouvy PDV RAILWAY a.s. Trať Milotice nad Opavou-Vrbno pod Pradědem provozuje PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. na základě platného úředního povolení, které vydalo Drážní úřad dne 30. 12. 1997. (Prohlášení o dráze 2020)

Jsou vlivy, které mohou ovlivnit fungování dopravy a které neovlivní ani organizace SŽ. Ve vyjmenovaných případech není SŽ povinná platit dopravcům náhradu škody.

Těmito případy jsou:

- pokud do jízdy vlaků zasáhnou povětrnostní podmínky,
- mimořádné události, které nevzniknou vinou SŽ,
- pokud je vina na straně dopravce,
- zaviněním třetí osoby,
- opatření v železniční dopravě při krizových situacích,
- omezení provozu dráhy v souladu s legislativou (výluky).

(Prohlášené o dráze 2020)

2.2.2 Podmínky a poplatky za použití železniční infrastruktury

V současné době je vlastníkem většiny železniční infrastruktury v ČR stát. Ten je ovšem zastoupen státní organizací SŽ. Tato organizace hospodaří s majetkem státu a plní funkci provozovatele. Přiděluje kapacitu dopravní cesty jak na celostátních, tak i na regionálních tratích. Trať byly podle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, rozděleny do 4 kategorií:

- Dráha celostátní, která slouží účelům mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravy.
- Dráha regionální, která slouží regionální veřejné železniční dopravě.

- Vlečka, která slouží vlastní potřebě provozovatele a je přiřčena k celostátní nebo regionální dráze.
- Speciální dráha, která slouží především k zabezpečení dopravní obsluhy obce. (Zelený 2017)

Za použití těchto drah se poplatky v zemích EU zásadně liší. Hlavní faktory, které ovlivňují cenu, jsou rozděleny do 4 kategorií:

- cenu přidělce za přidělení kapacity dráhy,
- cenu provozovatele dráhy za použití dráhy pro jízdu vlaků,
- cenu provozovatele dráhy za zajištění traťového přístupu dopravců k servisním zařízením,
- cenu za ostatní služby.

Ceny v ČR musí být v souladu s cenami ustanovenými v platném výměru Ministerstva financí ČR na daný kalendářní rok. Tyto ceny jsou platné pro všechny provozovatele drážní dopravy na železničních tratích, které jsou ve vlastnictví ČR. (Zelený 2017)

Dopravce, který chce používat železniční dráhu, musí splnit určité podmínky. První podmínkou je podat a doložit žádost v souladu s Prohlášením o drahách. Žadatel bez licence musí ještě v žádosti uvést i označení dopravce. Jedná-li se o mezinárodní dráhy, musí mít žadatel přidělen mezistátní číslo. Žadatel v žádosti musí uvést trasu, o kterou má zájem, to znamená uvést výchozí a cílovou stanici a také nácestné staniční body, pro upřesnění vedení železniční trati. Dále musí žadatel v žádosti uvést druh drážní dopravy, kterou chce provozovat, kategorii dráhy, na níž bude doprava provozována a dále trasy linek, které chce provozovat. Musí také uvést zastávky pro výstup a nástup cestujících a stanice výchozí a cílové. (Zákon č. 226/1994 Sb., o drahách)

Dopravce, který nemá platnou licenci, musí splňovat podmínky pro žadatele bez licence. Žadateli bude kapacita předělena pouze tehdy, jestli to kapacita dráhy volná. O udělení licence může požádat kdokoli. Drážní úřad přidělí oprávnění k provozování drážní dopravy žadateli, který splní následující podmínky:

- je starší 18 let a je plně svéprávný, jde-li o fyzickou osobu,
- je bezúhonný,

- je odborně způsobilý,
- je finančně způsobilý,
- závažným způsobem neporušil pracovněprávní předpisy,
- závažným způsobem neporušil celní předpisy, jde-li o oprávnění k provozování nákladní drážní dopravy,
- je ke dni zahájení provozu drážní dopravy pojištěn pro případ povinnosti nahradit újmu způsobenou tímto provozem,
- je usazen na území ČR. (Zákon č.266/1994 Sb., o dráhách)

Pokud je kapacita dráhy dostatečná a počet žádostí nepřesáhne volnou kapacitu, SŽ postupuje tak, aby nezvýhodňovalo žádného dopravce. Pokud je ovšem žádostí moc a kapacita dráhy nestačí, dochází ke koordinaci. To znamená, že SŽ projde všechny řádné žádosti od žadatelů a navrhne jim jiné řešení, které nemusí obsahovat požadovanou původní kapacitu.

SŽ má oprávnění odejmout dopravci kapacitu dráhy, pokud byla kapacita vyčerpána, a také pokud jsem naplánována provozní omezení určité části dráhy a vlaky dopravce přes tuto část nejezdí alespoň na 75 % během jednoho měsíce. (Prohlášení o dráze 2020)

2.2.3 Financování železniční infrastruktury

Zelený (2017) říká, že financování výstavby a údržba dopravní infrastruktury patří mezi nejvýznamnější položky státního rozpočtu a rozpočtu obcí a krajů.

Požizovací náklady na výstavbu nové infrastruktury a na jejich opravu jsou velmi vysoké a zajistit jejich dostupnost je někdy velmi problematické. Tento problém neřeší jen ČR, ale také členské státy v EU a prakticky všechny státy na celém světě. Výstavba železniční sítě u nás probíhala v období mezi první a druhou světovou válkou. V současné době se jedná spíše o modernizaci než výstavbu nových železničních tratí. (Zelený 2017)

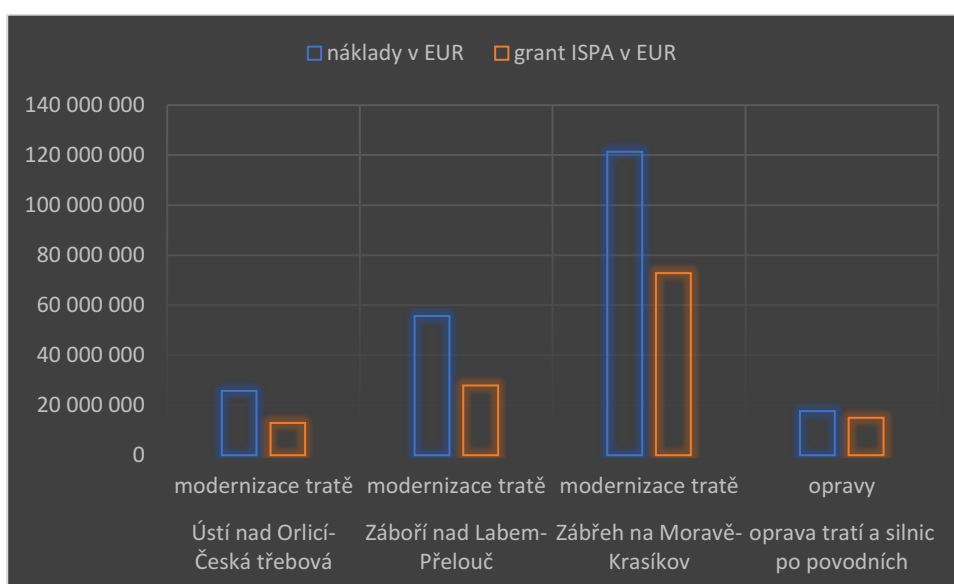
K financování dopravní infrastruktury jsou používány i finanční prostředky od European Investment Bank (dále jen EIB). Patří mezi nejdůležitější zdroje, které banka poskytuje jak

členským státům EU, tak i rozvojovým zemím, např. v Africe. Vlastníky EIB jsou všechny členské státy EU. Podíl ČR je 0,761 % a financování naše republika využívá od roku 1992. Celková částka finančních úvěrů od EIB pro ČR od roku 1992 do roku 2016 je ve výši 472 mld. Kč, přičemž SŽ bylo přiděleno 560 mil. EUR. (Zelený 2017)

Dne 18. 12. 1989 vznikl fondový program Poland and Hungary Aid for the Economy (dále jen PHARE) díky nařízení Rady Evropy. Tento program měl pomoci zlepšit ekonomickou situaci ve státech bývalého východního bloku. V roce 1997 došlo k jeho menší úpravě a to tak, aby připravoval jednotlivé kandidátské země postupně na vstup do EU. Díky investiční pomoci z programu PHARE, asi 1,5 mld. Kč, byly provedeny modernizace železničního koridoru na trati Děčín-Praha-Břeclav.

Další fondový program byl Instrument for Structural Policies for Pre-Agriculture (dále jen ISPA). Tento program byl určený kandidátským zemím před vstupem do EU. Sloužil pro finanční výpomoc při realizování projektů v dopravní infrastruktuře a životním prostředí. Schválené železniční projekty, které byly realizovány pomocí prostředků z fondu ISPA znázorňuje graf 2.2 na straně 20. Fond byl tzv. mezistupněm mezi fondem PHARE, kdy byla finanční pomoc poskytnuta třetím zemím, a finanční pomocí členským zemím EU. Díky tomuto programu bylo do dopravní infrastruktury investováno skoro 7,8 mld. Kč. Tyto finance ovšem byly určeny na konkrétní činnosti. ČR ovšem dostala po povodních v roce 2002 výjimku a mohla část peněz použít k opravám poškozené dopravní infrastruktury. (Zelený 2017)

Graf 2.2: Schválené železniční projekty ISPA



Zdroj: Zelený 2017 (vlastní zpracování)

1. 5. 2004 vstoupila ČR do EU a stala se členskou zemí. Tímto vstupem se pro ČR zásadně mění způsob čerpání finančních dotací, jelikož je součástí EU. Čerpáme dotace z několika fondů. Z fondu soudržnosti jsme čerpali v letech 2004-2006. Jednalo se o dočerpání finanční podpory v rámci programu ISPA na modernizaci železničních koridorů. (Zelený 2017)

Další program, z kterého jsme čerpali od roku 2004 finanční prostředky, je program Trans-Europen Transport Networks (dále jen TEN-T), který je určen k přípravným a projektovým pracím ke stavbám, které pak budou později financovány z programu Operační program doprava. Příjemcem dotací je vždy Ministerstvo dopravy ČR. Realizace projektu je vždy provozována organizací SŽ.

Operační program infrastruktura byl zaměřen na všechny regiony v ČR. Díky tomuto programu bylo do železniční infrastruktury přiděleno více jak 1 mld. Kč. Má dva hlavní cíle:

- modernizace a rozvoj dopravní infrastruktury celostátního významu,
- snížení negativních důsledků dopravy na životní prostředí. (Zelený 2017)

Operační program doprava (dále jen OPD) byl zřízený pro zajištění lepší kvality dopravní infrastruktury mezi stávajícími a novými členskými státy EU. Patří mezi hlavní dotační programy EU a je zaměřen na výstavbu silniční, železniční, říční a nákladní dopravu. Je rozdělen na dvě období:

- OPD I – 2007 – 2013,
- OPD II – 2014 – 2020.

Během prvního období OPD I dostala ČR finanční prostředky ve výši 5,774 mld. EUR a tyto prostředky byly rozděleny do 7 kategorií:

- modernizace železniční sítě TEN-T,
- výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T,
- modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T,
- modernizace silnic 1. třídy mimo TEN-T,
- modernizace a rozvoj pražského metra a systému řízení silniční dopravy v hl. m. Praze,
- podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy,

- technická pomoc.

Program OPD II je spíše zaměřen na řešení situace v životním prostředí. V tomto programu jde hlavně o lepší využití integrovaných přístupů při řešení dopravní situace ve městech. Program je hlavně zaměřen na projekty, které více odpovídají současným problémům v ČR. V rámci tohoto programu jsou 4 hlavní kategorie:

- infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu,
- silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu,
- silniční infrastruktura mimo síť TEN-T,
- technická pomoc. (Zelený 2017)

2.3 Železniční doprava jako veřejná služba

„První lekce ekonomiky je nedostatek: nikdy ničeho není dost, pro to, abychom uspokojili všechny ty, kteří to chtějí. První lekce politiky je přehlížení první lekce ekonomiky.“ Thomas Sowell (Kishtainy 2012, str. 13)

V každém vyspělém státě je ekonomika velmi důležitá. Stát zasahuje do ekonomiky jak na straně nabídky, tak na straně poptávky. S ekonomikou veřejného sektoru se setkáváme každý den. Najdeme ji v nemocnicích i u lékařů. Už od dětských let máme ekonomiku všude kolem sebe. Při návštěvě parku, školky a pak i při povinné školní docházce. Výjimkou nejsou ani kulturní akce a média, která informují veřejnost. Celý život lidé přicházejí do styku s úředníky státní veřejné správy. (Rektořík 2007)

Zásadní otázka spočívá v tom, jestli stát zásahem do ekonomiky může svojí funkci dělat efektivněji. Role státu se během let mění a v každém státu je tato role rozdílná. (Stiglitz 2015)

Když je potřeba rozlišit soukromý a veřejný sektor, používá se k tomu určení úlohy státu v ekonomice. Hlavním rozlišovacím znakem je možno určit využívání státních intervencí. (Stejskal 2017)

Stát má v ekonomice tři základní funkce:

- alokační,

- redistribuční,
- stabilizační.

Tyto tři základní funkce se odvíjí od selhání tržního mechanismu z:

- makroekonomických příčin,
- mikroekonomických příčin,
- mimoekonomických příčin. (Stejskal 2017)

V ekonomice veřejného sektoru se setkáme s veřejnými statky. Ty dělíme na čisté soukromé statky, které jsou financovány z prodeje těchto statků. Dále pak na smíšené statky, ty jsou poskytovány jak veřejně, tak formou dostupnosti na trhu. Poslední jsou čisté veřejné statky, které jsou poskytovány z veřejných rozpočtů. Veřejný sektor je členěn do šesti bloku odvětví, podle kritéria potřeb. Doprava se řadí do bloku 4: Odvětví technické infrastruktury. (Rektořík 2007)

Železniční doprava se statek nerivalitní, což znamená, že používáním tohoto statku jedním jedincem, není znemožněno, aby tento statek používal i jedinec jiný. Dále je tento statek nevylučitelný ze spotřeby, co se týká železnice, záleží na jednotlivci, jestli se rozhodne využít železniční dopravu. Takže můžeme říct, že se občan sám rozhodne o tom, zda využije tohoto statku, nebo ne. Veřejné statky jsou financovány z veřejných rozpočtů. (Rektořík 2007)

Vztah veřejného a soukromého sektoru se pomalu měnil. V 70. letech 20. století byl řídicí a kontrolní, 70. a 80. letech 20. století byl čistě konkurenční, kdežto na přelomu 20. a 21. století tento vztah můžeme nazvat partnerským. (Stejskal 2017)

V současné době v železniční dopravě figurují i soukromý dopravci, kteří zajišťují financování jak ze soukromých zdrojů, tak se zdrojů státu, např. dotacemi a vyrovnáním jízdného ze státních slev (studenti a důchodci nad 65 let) do celkové výše jízdného. Výše základního jízdného je u každého dopravce jiná a od toho se odvozuje výše dotace. (Tisková zpráva MDCR 2016)

Osobní doprava jak železniční, tak autobusová i příměstská, je chápána jako veřejná služba s cílem uspokojit zájem veřejnosti. Především je to závazek dopravního podniku, který tuto službu poskytuje. Veřejné závazky jsou ukládány písemnou formou a orgán, který tento

závazek ukládá, se zavazuje k uhrazení ztráty, ale také zisku, který vznikne dopravci tím, že přijme závazek.

Zajištění veřejné dopravy je v některých oblastech velmi důležité. Jedná se o oblasti, které jsou málo obydlené, ale také o oblasti ve slabších regionech. Pokud by nebyla zajištěna doprava jako veřejná služba, často by v takových oblastech nebyly zajištěny základní služby. V některých částech republiky není možno zajistit železniční dopravu z důvodu chybějící železniční infrastruktury a z tohoto důvodu v těchto oblastech funguje autobusová doprava. Bohužel existují u nás i oblasti, kde neexistuje ani železniční, ani autobusová veřejná doprava a obyvatelé jsou odkázáni pouze sami na sebe. Důležitým ukazatelem obslužnosti je cena, za kterou jsou dopravci ochotni veřejnou službu provozovat. (Zelený 2017)

Železniční veřejná doprava je zajišťována následujícími kategoriemi vlaků. Základní kategorie je osobní vlak (Os). Tyto vlaky jsou určeny k zajišťování regionální dopravy na krátké vzdálenosti. Dalším typem jsou spěšné vlaky (Sp), které jsou také určeny na regionální dopravu, v některých případech i na dálkovou, a to tam, kde je stanovena vyšší dopravní rychlost. Pro dálkovou dopravu jsou určeny vlaky kategorie (R) rychlíky, mají vyšší dopravní rychlost. Vlak je složen z vozů 1. i 2. vozové třídy a v některých soupravách najdeme i jídelní vůz. V těchto vlacích je možná i rezervace místa. Podobnou kategorií jsou vlaky Rychlík vyšší kvality (Rx) a Expres (Ex). Tyto vlaky jsou ovšem provozovány s modernějšími vozy.

Další kategorií jsou vlaky Intercity (IC) a Eurocity (EC). Ve vlaku IC musí být řazen jídelní vůz a vlak EC je převážně pro cestující, kteří cestují do zahraničí. Vlaky typu Railjet jsou převážně provozovány vozy typu Railjet. V tomto vlaku také najdeme 1. i 2. vozovou třídu, a navíc třídu Business, ve které je povinná rezervace místa. Vlaky tohoto typu jsou vypravovány především do zahraničí a mají omezené množství zastávek. Předposlední kategorií jsou vlaky Supercity (SC), které jsou u nás provozovány jednotkami Pendolino. Obsahují také 1. i 2. vozovou třídu, není v nich Business. I v těchto vlacích je povinná rezervace místa. Cena místenky je různá. Poslední kategorií jsou noční vlaky Euronight (EN). Tyto vlaky jsou určeny především pro cestování do zahraničí, a to především v noci. Najdeme v nich jak lehátkové, tak lůžkové vozy. Vlaky jsou bez povinné rezervace, ale je zde povinný lehátkový, nebo lůžkový příplatek. Těchto vlaků je u nás v republice už jen pár. (Zelený 2017)

2.4 Ministerstvo dopravy

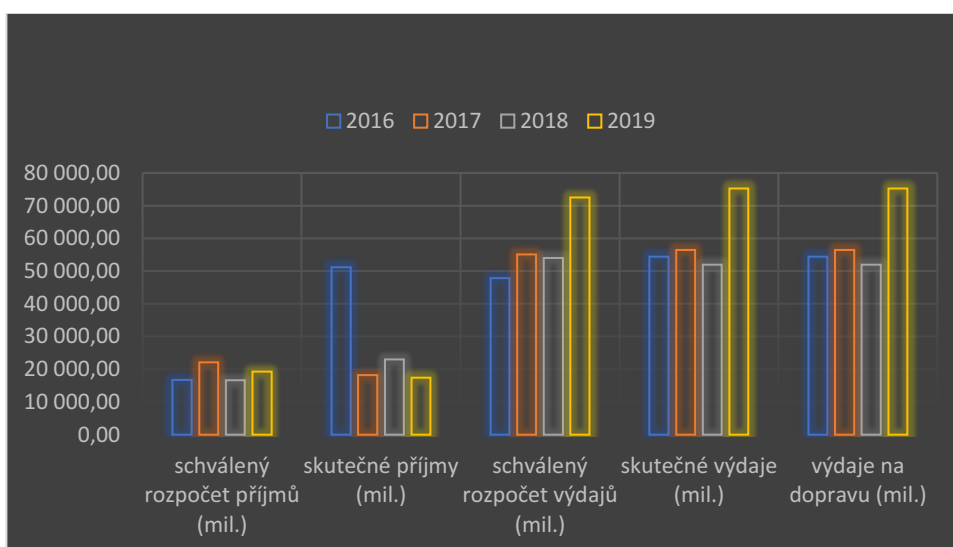
ČR má celkem 14 ministerstev. Z toho pouze 9 má podřízené správní úřady. Ministerstvo dopravy má 4 správní úřady. Drážní inspekci, Drážní úřad, Ředitelství vodních cest a Úřad pro civilní letectví. (Vrabková 2016)

Co se týká železniční dopravy, zajišťuje Ministerstvo dopravy v současné době jen dálkovou dopravu na území státu, a to vlaky kategorie Ex, Rx a R. Tyto vlaky jsou převážně provozovány dopravcem ČD. Na trati Praha-Ostrava je však doprava provozována i konkurenčními vlaky a ty jsou vyjmuty ze závazku veřejné služby. Dopravce těchto vlaků bere na sebe riziko ztráty i zisku. (Zelený 2017)

Dále se Ministerstvo dopravy zabývá přidělováním tratí do jednotlivých kategorií. Ve správním řízení má úlohu odvolávacího orgánu ve správním řízení, které je vedeno proti rozhodnutí Drážního úřadu nebo Drážní inspekce obcemi. Rozhodnutí se týká územního plánování a rozvoje železniční tratě. (Zelený a kol. 2017)

Zajištění regionální dopravy bylo přenecháno v kompetenci krajů a obcí. Jedná se o kategorie vlaků Sp a Os. Také mohou částečně přispívat na vlaky dálkové dopravy, které přejíždějí přes jejich území. Regionální doprava je financována z veřejného rozpočtu krajů a obcí. (Zelený 2017)

Graf 2.3: Příjmy a výdeje Ministerstva dopravy



Zdroj: Monitor – Rozpočet Ministerstva dopravy 2016–2019 (vlastní zpracování)

Graf č. 2.3 na straně 25 zobrazuje příjmy a výdaje Ministerstva dopravy za roky 2016 až 2019 a výdaje vynaložené na dopravu.

V ČR je soustava rozpočtů. Stát přenechává zabezpečování určitých veřejných statků na organizačních složkách státu, také na obcích a krajích. Mluvíme o decentralizaci pravomoci. Složky veřejného rozpočtu jsou:

- státní rozpočet,
- rozpočet územních samosprávných celků (obcí a krajů),
- státní fondy,
- státní a komunální podniky,
- rozpočty veřejného zdravotního pojištění,
- rozpočty dobrovolných svazků obcí,
- rozpočty regionálních rad regionu soudržnosti. (Pospíšil 2019)

Příjmy do státního rozpočtu jsou vybírány pomocí daní, poplatků, odvodů a cla. Daň je vlastně povinná platba jak od fyzických, tak od právnických osob. Je nedobrovolná, pokud bychom si měli vybrat, tak bychom sami od sebe neplatili. Vynutitelná, je stanovena zákonem. Neekvivalentní, nedostaneme za ní nic na oplátku. Nenávratná, nikdy ji nemůžeme o státu požadovat zpátky a neúčelová, nikdy si sami nemůžeme vybrat, kam bychom daň nasměrovali. Je to platba, která se opakuje. Daně dělíme na daně přímé a daně nepřímé. (Pospíšil 2019)

Dalším příjmem do rozpočtu jsou poplatky, které právnické a fyzické osoby platí obcím a krajům. Tyto poplatky jsou definovány zákonem a jedná se o poplatky za psa, poplatek za užívání veřejného prostranství, poplatek za lázeňský nebo rekreační pobyt, poplatek za vstupné, poplatek z ubytovací kapacity, poplatek za povolení vjezdu s motorovým vozidlem do vybraných míst a částí města, poplatek z komunálních odpadů a poplatek za zhodnocení stavebního pozemku možností jeho připojení na stavbu vodovodu a kanalizace. Sama obce si stanoví výše poplatků obecně závaznou vyhláškou. (Pospíšil 2019)

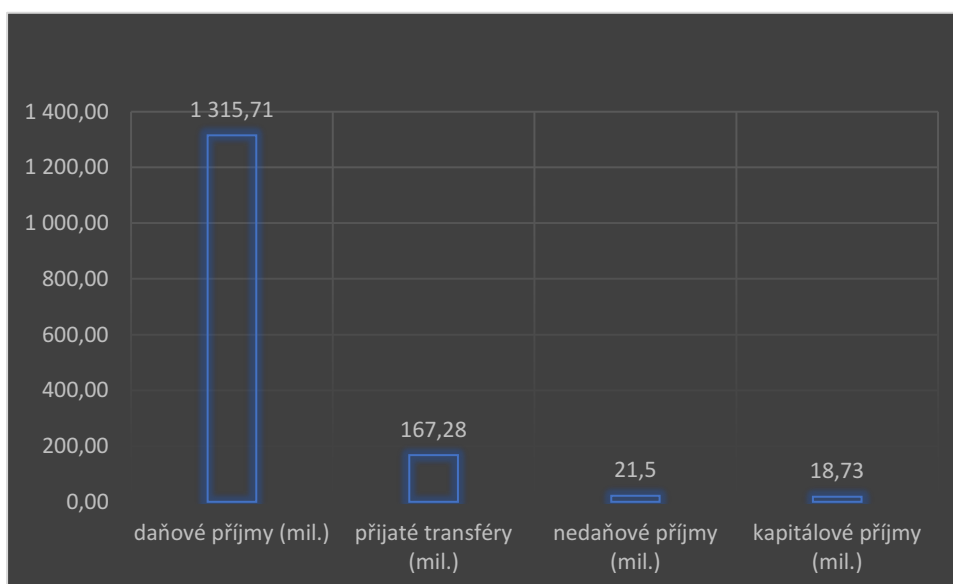
Mezi odvody řadíme platby na zdravotní a sociální pojištění. Platby za zdravotní pojištění platí fyzické i právnické osoby a jsou určeny na základní zdravotní péči. Sociální pojištění slouží ke zmírnění nepříznivé sociální situace a dělíme jej do tří základních skupin.

První je důchodové pojištění, druhá skupina je nemocenské pojištění a třetí skupina je příspěvek na státní politiku nezaměstnanosti. (Pospíšil 2019)

Posledním příspěvkem do státního rozpočtu jsou cla. Podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č.952/2013 se tato částka rozděluje mezi rozpočet EU ve výši 80 % a státní rozpočet ČR ve výši 20 %. Částka je v nedaňových příjmech státního rozpočtu ČR na položce 2511 Podíl na clech. Clo je vybíráno dle zákona č. 242/2016 Sb., celní zákon. Je to povinná platba, kterou platí všechny osoby, které dováží, nebo vyváží zboží na území našeho státu. Zboží, které podléhá clu, je stanoveno zákonem, nebo celním sazebníkem. (Pospíšil 2019)

Celkové příjmy ČR byly za rok 2019 1,52 bil. Kč. Graf 2.4 znázorňuje příjmy za rok 2019.

Graf 2.4: Celkové příjmy státního rozpočtu 2019



Zdroj: Monitor – Státní pokladna 2019 (vlastní zpracování)

Státní rozpočet má 46 kapitol. Každá kapitola je zaměřena na jinou problematiku a jsou číslovány od čísla 301 do čísla 398. Kapitola Ministerstva dopravy má číslo 327. (Pospíšil 2019).

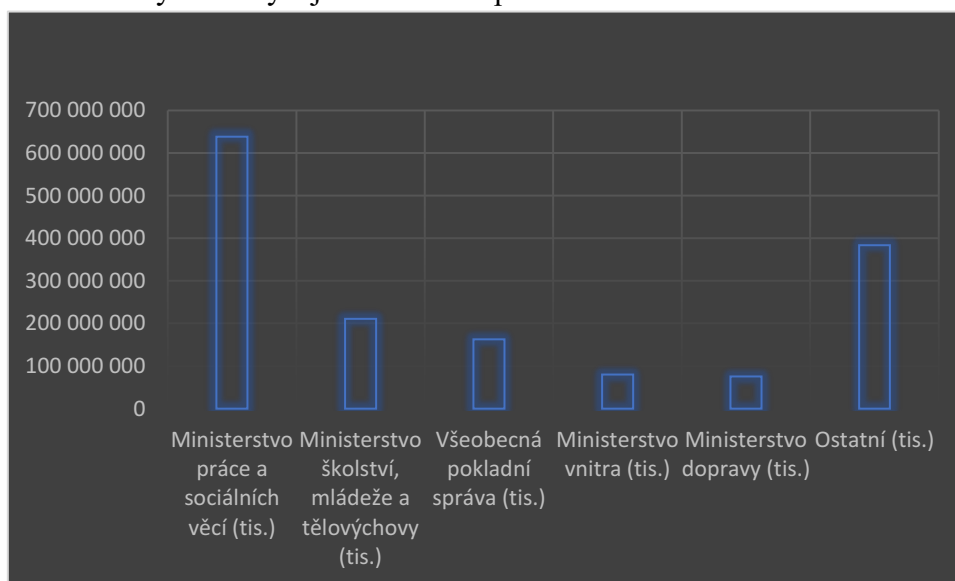
Každá kapitola má lineární položky a jsou stanovena jasná pravidla pro převod financí z kapitoly do všech lineárních položek. (Allen 2001)

Výdaje státního rozpočtu pro rok 2019 byly vyčísleny na 1 551 738 214 901,81 Kč (1,55 bil.) Tato částka byla rozdělena do všech 46 kapitol státního rozpočtu. Výdaje státního rozpočtu

jsou navíc členěny na běžné výdaje a kapitálové výdaje. V loňském roce byla částka vynaložena na běžné výdaje ve výši 1 412 598 929 433,99 Kč (1,41 bil.) a na kapitálové výdaje byla vynaložená částky 139 139 285 467,82 Kč (139,14 mld.).

V následujícím grafu 2.5 na straně 28 budou znázorněny skutečné výdaje 5 vybraných kapitol a poté jednotná částka pro ostatní kapitoly.

Graf 2.5: Vybrané výdaje státního rozpočtu 2019



Zdroj: Monitor – státní pokladna 2019 (vlastní zpracování)

3 Analýza železničních dopravců v regionální dopravě

Využití železniční dopravy najdeme jak v osobní, tak v nákladní dopravě. Železnice vyžaduje speciální infrastrukturu, která vyvolává fixní náklady. Z tohoto důvodu je vhodné, aby se infrastruktura co nejvíce využívala a náklady byly rozděleny mezi více dopravců. Důležité je, že na železnici nejde použít individuální osobní dopravu, ale pouze veřejnou. Oproti silniční dopravě chrání i životní prostředí.

Omezující ovšem může být dostupnost železniční dopravy do různých míst, a také návaznost spojů. To je vyznačeno nepohodlím spojeným s přestupováním cestujících. Tohle můžou být také jedny z důvodů, proč lidé volí silniční dopravu, místo železniční. V současné době, kdy jsou silnice přeplněny, nabízí železnice daleko rychlejší spojení. Problém je v regionální dopravě, kdy mnoho železnic vznikalo daleko dříve a současná pozice měst a zastávek je někdy daleko od uvedené zastávky. To ovšem neznamená, že je železnice v těchto městech odsouzena k zániku. SŽ se snaží v současné době o výstavbu malých železničních zastávek.

Záleží také na jednotlivých subjektech, jako jsou kraje nebo obce. Oni rozhodnou, jakou dopravu budou preferovat, zda silniční, nebo železniční. Bohužel někteří důležití zastupitelé zastávají názor, že je drážní doprava zastaralý způsob přepravy. Jelikož v současné době regionální dopravu řeší jednotlivé kraje na svém území, může docházet k tomu, že po zrušení spojů, nebo dokonce tratí, vznikne nesourodost mezi jednotlivými kraji. Lidé pak radši volí silniční dopravu, kterou mají přímo od domu. Proto je velmi důležité postupovat obezřetně při rozhodování o železniční obslužnosti. (Zelený a kol. 2017)

3.1 Rozhodovací kritéria cestujících

V současné době na území ČR existuje několik dopravců provozujících přepravu na železnici. Cílem každého dopravce jsou spokojení zákazníci, kteří se rádi vrací a službu veřejné dopravy využívají opětovně. Pro cestující jsou důležité určité aspekty cestování:

- cena – cestující si může vybrat s několika nabídek, od základní sazby po různé slevy, tyto ceny se liší podle toho, jakého dopravce si cestující vybere,

- rychlost – cestující má snahu dostat se z výchozí stanice do cílové stanice v co nejkratším čase,
- nabízené služby – tato kategorie je velmi obsáhlá, protože cestující vyžaduje určitý standard před i během jízdy, začíná to koupí jízdního dokladu, zda je možnost nákupu přes internet, dále ho zajímají služby během cesty, to znamená občerstvení, informovanost během jízdy vlaků, případné řešení vzniklé komplikované situace, určité služby týkající se zavazadel, především kol a kočárků, ale také případné řešení návratku ceny jízdenky při zpoždění vlaků (reklamace),
- kultura cestování – v současné době je vozový park modernizován, vlakové soupravy jsou provozovány s moderními vozy, cestující vyhledávají čistotu, Wi-Fi, klidné oddíly, nebo oddíly jen pro ženy, dále si velice všímají i chování vlakového personálu. (Zelený 2017)

Dalším důležitým aspektem pro cestující je i kapacita vlakové soupravy, a tím i míst k sezení. K tomu, aby byla zajištěna dostatečná kapacita vlakové soupravy, se ve veřejné železniční dopravě používají tzv. sčítací lístky. Zhruba každé 2 měsíce je vyhlášeno sčítání cestujících ve všech vlacích zajišťujících veřejnou službu. To znamená, že vlakvedoucí, nebo průvodčí ve vlaku, z výchozí stanice vlaku sečte všechny cestující, kteří do vlaku nastoupili, a pak v každé nácestné stanici odečte a přičte počet cestujících, kteří vystoupili, nebo nastoupili do vlaku. Po přijetí vlaku do cílové stanice průvodčí nebo vlakvedoucí ukončí sčítací lístek a uloží ho do Přenosné osobní pokladny (dále jen POP). Po ukončení směny se POP nechá vyčíst a všechny sčítací lístky za směnu jsou odeslány. Tímto způsobem je získáván přehled o frekvenci cestujících a na základě toho jsou objednávány soupravy vlaků.

Posledním aspektem pro cestujícího je návaznost jednotlivých spojů vlakové dopravy, případně i náhradní autobusová doprava na části trati. Pokud se jedná o jednokolejnou trať a je potřeba část úseku opravit (výluka), často se při tom používají autobusy, které cestující převezou v části trati. Tyto výluky jsou avizovány dopředu a cestující si může zvolit směr své cesty, aby se výluce vyhnul. Díky těmto výlukám bohužel dochází ke zpoždění vlaků a pak je potřeba zajistit čekání navazujícího spoje. Čekací doby jsou u jednotlivých kategorií vlaků různé a o čekání rozhodne buď regionální, nebo síťový dispečer. Čekání návazného přípoje záleží na:

- druhu vlaku – jestli je to osobní vlak nebo rychlík, čekací doby jsou různé, u některých vlaků čekání není povoleno vůbec,
- délka zpoždění – podle délky zpoždění se odvíjí to, jestli dispečer povolí delší čekací dobu,
- doba obratu – dispečer musí brát v úvahu také to, jestli vlak, který bude čekat, je také obrátový vlak s přípojem na jiný osobní vlak, popřípadě rychlík,
- další přestupní místa cestujícího – pokud chce cestující použít více vlaků na své trase, dispečer také zjišťuje návaznost těchto spojů, a jestli by čekáním přípoje nebyla narušena další plynulost vlakové dopravy. (Zelený 2017)

3.2 Dopravci

V současné době na území ČR ve všech 13 krajích a v Hlavním městě Praha zajišťuje železniční regionální dopravu několik železničních dopravců. Velikost jednotlivých dopravců je různá, a proto není jednoduché určit jednotné kritérium, podle něhož můžeme dopravce členit. Patří mezi ně České dráhy a.s., GW Train Regio a.s., Die Länderbahn CZ s.r.o., RegioJet a.s., Leo Express s.r.o., ARRIVA vlaky s.r.o., KŽC Doprava s.r.o., Railway Capital a.s., MBM rail s.r.o., Jindřichohradecké místní dráhy a.s., AŽD Praha s.r.o.

3.2.1 České dráhy, a.s.

Tato společnost vznikla 1. 1. 2003 rozdělením organizace ČD na společnost ČD, a.s. a společnost SŽDC. ČD, a.s. Jsou národním dopravcem. I přes vstup soukromých dopravců na železniční trh zůstávají ČD, a.s. největším a jedním z hlavních dopravců při zajišťování jak dálkové, tak i regionální dopravy.

Každý rok se ČD snaží o modernizaci svých vozů i služeb. V roce 2019 rozšířila gastronomické služby ve vlacích dálkové dopravy. Dále byla rozšířená o připojení Wi-Fi do více jak 80 vozů. Cestující mohou použít síť Wi-Fi ve více jak 800 spojích, a to nejen v dálkové

dopravě, ale také například v soupravách typu 844 RegioShark, které zajišťují regionální dopravu. Do provozu bylo uvedeno více jak 90 nových nebo modernizovaných vozů.

Základní kategorie vlaků, které ČD, a.s. provozují, jsou rozděleny do dvou kategorií:

- dálková doprava: a) nadstandardní kvalita (SC, EC, IC, railjet),
b) standardní kvalita (Ex, R, Rx),
- regionální doprava: a) příměstská,
b) regionální,
c) rychlou regionální.

Počet vypravených spojů během posledních čtyř let stoupl. V roce 2015 bylo vypraveno celkem 6854 spojů denně, v roce 2016 to bylo 6899 spojů, v roce 2017 bylo vypraveno denně 7016 spojů a v roce 2018 to bylo také více jak 7000. (cd.cz)

Následující tabulka 3.1 znázorňuje celkový počet vypravených spojů v dálkové i regionální dopravě za období posledních 4 let.

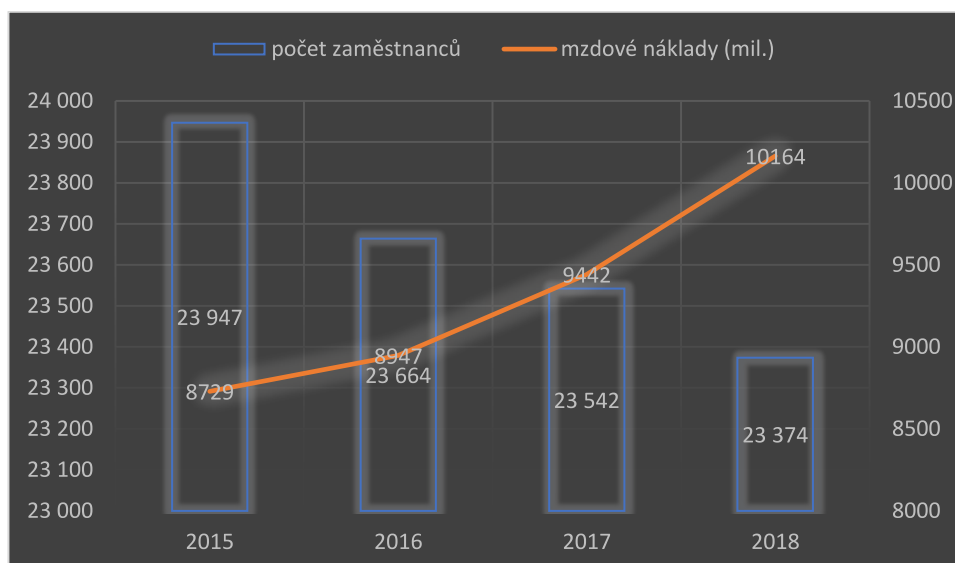
Tabulka 3.1: Počet vypravených vlaků společnosti ČD, a.s.

| Vlak | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|--------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| dálkové dopravy | 197 119 | 194 988 | 192 372 | 204 824 |
| regionální dopravy | 2 306 072 | 2 349 315 | 2 374 479 | 2 370 610 |

Zdroj: Výroční zpráva z roku 2015-2018 (vlastní zpracování)

Fungování samotné společnosti, která zajišťuje přepravu cestujících, se neobejde bez zaměstnanců. Následující graf 3.1 na straně 33 pěkně znázorňuje počet zaměstnanců během 4 let a mzdové náklady, které byly vynaloženy na jejich odměny. (justice.cz)

Graf 3.1: Zaměstnanci a mzdové náklady společnosti ČD



Zdroj: Výroční zprávy ČD 2015-2018 (vlastní zpracování)

V tabulce 3.2 je počet cestujících, kteří byli přepraveni v časovém období 4 let, od roku 2015 do roku 2018, a celkový počet přepravního výkonu.

Tabulka 3.2: Počet přepravených cestujících a přepravní výkon

| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|--------------------------|-------|-------|-------|-------|
| počet cestujících (mil.) | 169,7 | 171,5 | 174,7 | 179,2 |
| přepravní výkon (mld.) | 7,17 | 7,38 | 7,778 | 8,225 |

Zdroj: Výroční zpráva ČD z roku 2015-2018 (vlastní zpracování)

Podle údajů z výroční zprávy v roce 2017 byla spočítána rentabilita aktiv s výsledkem 1,97 % a rentabilita vlastního kapitálu s výsledkem 2,57 %.

3.2.2 GW Train Regio a.s.

Společnost byla založena v roce 1992 jako VIAMONT s.r.o. V roce 1996 se firma přeměnila na akciovou společnost. V roce 1997 byl zahájen první pravidelný provoz v železniční osobní dopravě na trati Trutnov – Svoboda nad Úpou. V červnu 2008 došlo k založení společnosti VIAMONT Regio a.s., jejímž jediným akcionářem byla společnost VIAMONT a.s.

V prosinci 2011 došlo ke změně názvu společnosti z VIAMONT Regio a.s. na GW Train Regio a.s. Za necelé tři roky nastala další změna, společnost změnila majitele. Novým vlastníkem společnosti se stala ČSAD JIHOTRANS a.s. Další změna nastala v roce 2015, díky restrukturalizaci uspořádání JIHOTRANS. Novým a jediným akcionářem GE Train Regio a.s., je v současné době společnost GW JIHOTRANS a.s. (gwtr.cz)

Společnost zajišťuje regionální železniční dopravu, která je v závazku veřejné služby. V roce 2015 zajišťovala regionální dopravu v Karlovarském, Královéhradeckém a Moravskoslezském kraji. Nebyla obnovena smlouva s Libereckým krajem. Dále společnost zajišťovala mezinárodní regionální dopravu na dvou přechodech. A to na přechodu mezi ČR a Spolkovou republikou Německo a na přechodu mezi ČR a Polskem. Od prosince 2016 ke stávajícímu závazku, na základě smlouvy mezi společností a Ministerstvem dopravy, začala společnost zajišťovat přepravu na trati mezi městy Plzeň – Most. V roce 2017 byly závazky společnosti rozšířeny o smlouvu s Jihočeským krajem.

V roce 2018 došlo k dalšímu rozšíření závazku. Společnost začala zajišťovat sezónní víkendový provoz na trati Wrocław – Adršpach v závazku Královéhradeckého kraje a dále s krajem uzavřeli smlouvu na trať Trutnov hl.n – Svoboda nad Úpou v délce trvání 3 let. V provozním souboru Šumava, trať České Budějovice – Černý Kříž zajišťovala společnost letní sezónu.

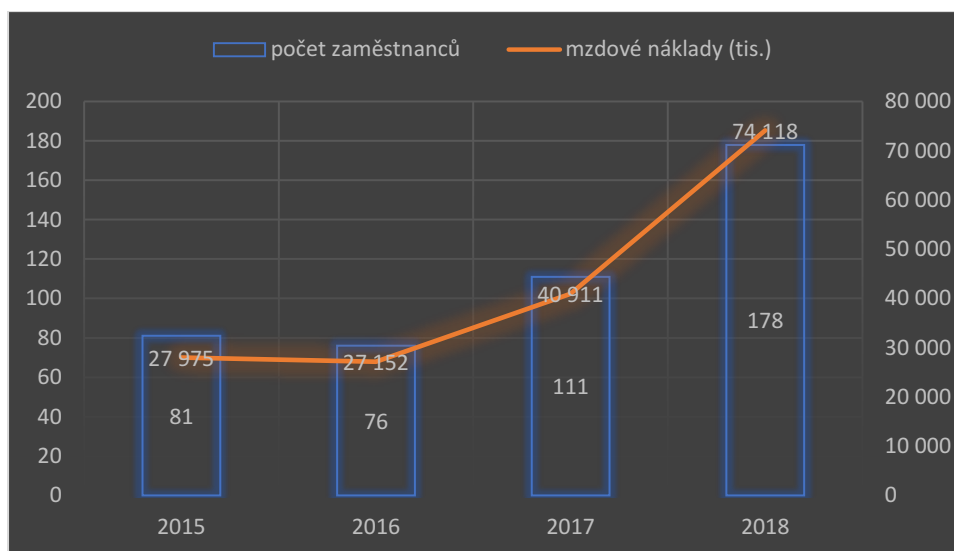
Tabulka 3.3: Počet přepravených cestujících společností

| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|-----------------------------|------|------|------|-------|
| počet cestujících (tis.) | 946 | 894 | 989 | 1 769 |

Zdroj: Výroční zpráva GW Train Regio z roku 2015-2018 (vlastní zpracování)

Společnost GW Train Regio a.s. se během svého působení stala součástí při zajišťování regionální dopravy. S rostoucími závazky se zvedal i počet zaměstnanců. Následující graf 3.2 znázorňuje jejich počet a mzdové náklady vynaložené na odměnách. (justice.cz)

Graf 3.2: Zaměstnanci a mzdové náklady společnosti GW Train Regio



Zdroj: Výroční zpráva GW Trein Regio 2015-2018 (vlastní zpracování)

Podle údajů z výroční zprávy v roce 2017 byla spočítána rentabilita aktiv s výsledkem 1,17 % a rentabilita vlastního kapitálu s výsledkem 12,47 %.

3.2.3 Die Länderbahn CZ s.r.o.

Společnost Die Länderbahn byla založena 9. května 1889. Sídlo společnosti je ve Viechtach v Dolním Bavorsku. Zajišťuje železniční regionální dopravu jak v Německu, tak v České republice. Společnost od roku 2011 spadá do skupiny NETINERA Deutschland GmbH, která provozuje rozsáhlou činnost v autobusové a železniční dopravě. Řadí se mezi německé dopravní společnosti, které můžeme najít v Německu na předních místech. Pobočky mají v centru Berlína.

Společnost Die Länderbahn CZ s.r.o. vznikla dne 16. 7. 2019 zápisem do veřejného rejstříku. Zajišťuje železniční dopravu v Ústeckém kraji na třech linkách. Linka T7 Vejprty - Chomutov, U12 Osek město – Rakovník, U14 Jirkov – Lužná u Rakovníka. Dále

zajišťuje dopravu v Libereckém kraji na trati Liberec – Hrádek nad Nisou a dopravu v česko-německo-polském pohraničí. Tato doprava je zajištěna pomocí vozidel řady 654 zvané „Regiosprinter“. Tyto vozy jsou přizpůsobeny bezbariérové dopravě. O blaho a pohodlí cestujících se stará více jak 80 zaměstnanců. (laenderbahn.com), (Rejstřík firem)

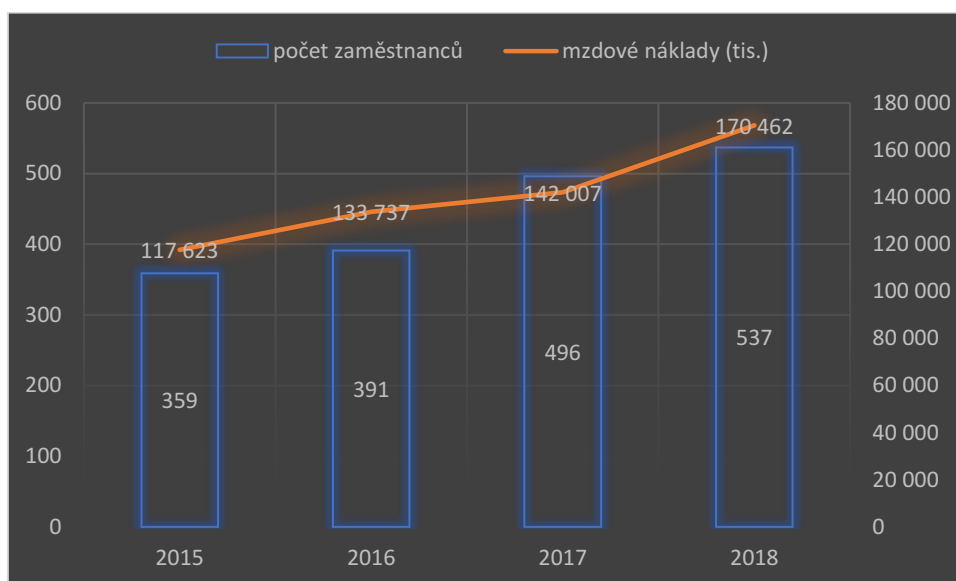
3.2.4 RegioJet a.s.

Společnost vznikla 20. 3. 2009 jako dceřina společnost firmy STUDENT AGENCY. V roce 2011 zahájila provoz na železnici a od té doby zajišťuje pravidelnou dopravu jak v České republice, tak na Slovensku na trati Praha – Ostrava – Žilina – Košice. RegioJet je druhým největším železničním dopravcem na území ČR.

Od roku 2015 pak společnost začala zajišťovat provoz na trati Praha – Olomouc – Přerov. A další rozšíření vlakových spojů se uskutečnilo v prosinci 2019. Společnost začala zajišťovat spojení na lince R8 Bohumín – Ostrava – Brno. Na této lince společnost nahradí dosavadního dopravce ČD díky poptávkovému řízení, které vyhlásilo ministerstvo dopravy, a které společnost RegioJet vyhrála. Dále bude zajišťovat přepravu regionálních osobních vlaků na území Ústeckého kraje. Rozšíření spojení se bude týkat i mezinárodní dopravy, jelikož se společnost vrací zpět na trať Bratislava – Žilina a zpět, kdy bude zajištěno spojení z České republiky na Slovensko díky přímému spojení mezi stanicemi Praha – Brno – Bratislava – Trnava – Trenčín – Žilina. (RegioJet.cz)

I společnost RegioJet se postupem času vyvíjela a počet jejích zaměstnanců každý rok stoupal díky většímu počtu vlakových spojů a větší kapacitě vlaků. Následný graf 3.3 na straně 37 znázorňuje počet zaměstnanců a jejich mzdové náklady. (justice.cz)

Graf 3.3: Zaměstnanci a mzdové náklady společnosti RegioJet



Zdroj: Výroční zpráva RegioJet 2015-2018 (vlastní zpracování)

Podle údajů z výroční zprávy v roce 2017 byla spočítána rentabilita aktiv s výsledkem - 2,98 % a rentabilita vlastního kapitálu s výsledkem – 21,45 %.

Také společnost RegioJet a.s. usiluje o ochrannou známku „Národní dopravce“. Zatím ovšem čeká, až Úřad průmyslového vlastnictví ochrannou známku udělí.

Následující tabulka 3.4 znázorňuje celkový počet přepravených cestujících za období 4 let ve vlacích společnosti RegioJet. (justice.cz)

Tabulka 3.4: Počet přepravených cestujících společnosti RegioJet

| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|--------------------------|--------|------|------|------|
| počet cestujících (mil.) | přes 3 | 3,72 | 4,7 | 5,9 |

Zdroj: Výroční zpráva RegioJet 2015-2018 (vlastní zpracování)

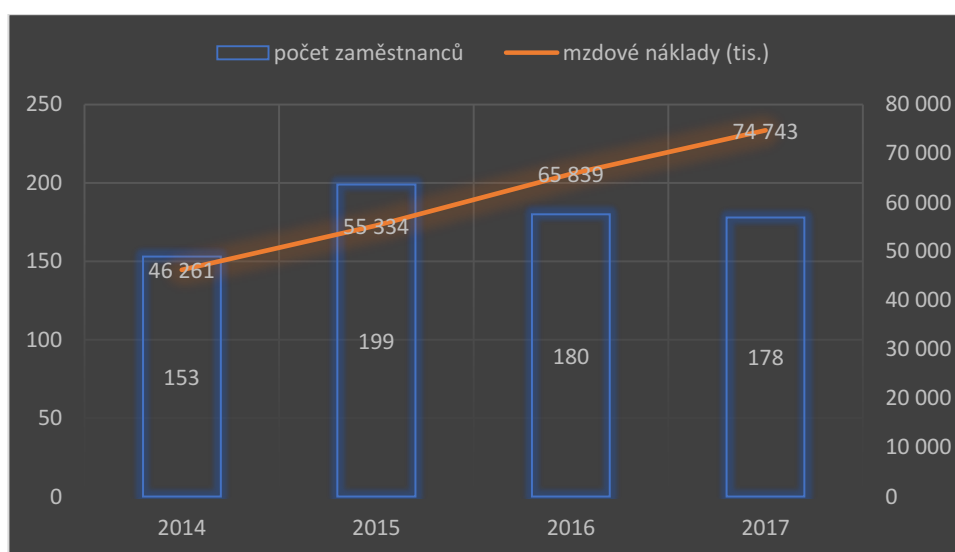
3.2.5 Leo Express s.r.o.

Společnost vznikla 8. 1. 2010 jako Leo Express a.s. Železniční dopravu začala realizovat poprvé v listopadu roku 2012 a to na trati Praha – Ostrava. Společnost se tak stala dalším dopravcem, který zajišťoval provoz na této lince.

V roce 2013 se služby společnosti rozrostly do měst Karviná, Bohumín a také Staré Město. Leo Express nezajišťuje železniční dopravu pouze na území České republiky, ale také v zahraničí. Od prosince roku 2014 zajišťuje železniční dopravu na území Slovenska, roku 2017 začala provozovat železniční dopravu na trati Berlín – Stuttgart a v roce 2018 vyjela společnost i do Polska, konkrétně do města Krakov.

Následující graf 3.4 znázorňuje celkový počet zaměstnanců společnosti Leo Express Global a.s. a jejich mzdové náklady. (justice.cz)

Graf 3.4: Zaměstnanci a mzdové náklady společnosti Leo Express



Zdroj: Výroční zpráva Leo Express 2014-2017 (vlastní zpracování)

Od roku 2019 se společnost podílí i na zajišťování regionální dopravy. Orlicko bylo prvním regionem, kde vlaky Leo Express začaly přepravovat cestující. (leoexpress.com)

Tabulka 3.5: Počet přepravených cestujících společnosti Leo Express

| | 2014 | 2015 | 2016 |
|--------------------------|------|------------|------|
| počet cestujících (mil.) | 0,85 | více jak 1 | 1,4 |

Zdroj: Výroční zpráva Leo Express 2014-2016 (vlastní zpracování)

Společnost Leo Express a.s. prošla několika změnami. 1. ledna 2018 došlo ke změně názvu na Leo Express Global a.s., 6. prosince 2017 vznikla dceřina společnost Leo Express s.r.o. Do této společnosti pak k datu 31. prosince 2017 byla prodána část podniku Leo Express Global a.s. Mateřskou společností obou společností je Leo Express N. V., která je zapsána v Nizozemském království. (Justice.cz)

Od srpna roku 2019 může společnost používat v názvu „Národní dopravce“. Po čtyřech letech vyjednávání Úřad průmyslového vlastnictví přiřkl společnosti ochrannou známku. Tímto krokem v ČR zajišťují provoz 2 národní dopravci.

Následující tabulka 3.6 znázorňuje počet zaměstnanců společnosti Leo Express s.r.o., a jejich mzdy pouze za rok 2018, jelikož firma vznikla v roce 2017.

Tabulka 3.6: Počet zaměstnanců a mzdové náklady Leo Express

| | 2018 |
|-------------------|--------|
| počet zaměstnanců | 159 |
| mzdy (tis.) | 61 845 |

Zdroj: Výroční zpráva Leo Express 2018 (vlastní zpracování)

Podle údajů z výroční zprávy v roce 2017 byla spočítána rentabilita aktiv s výsledkem – 2,44 % a rentabilita vlastního kapitálu s výsledkem – 10,86 %.

3.2.6 ARRIVA VLAKY s.r.o.

Společnost spadá do skupiny ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA a.s. a s ní dalších 7 dceřiných společností. Patří mezi ně ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY a.s., ARRIVA

MORAVA a.s, ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o., Arriva services a.s., ČSAD MHD Kladno a.s., KD servis a.s., ARRIVA CITY s.r.o.

Společnost začala provozovat železniční dopravu na trati Praha – Kralupy nad Vltavou už v roce 2013. Bylo to sice jen na čtvrt roku, ale už 29. 2. 2016 vstoupila na český trh na stálo provozem na dvou dopravních linkách z Prahy, a to do Benešova u Prahy a do Trenčína.

Od roku 2010 je ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA a.s. součástí koncernu Deutsche Bahn. Firma zajišťuje dopravu ve 14 zemích Evropy. V ČR společnost ARRIVA zajišťuje jak železniční, tak i autobusovou i trolejbusovou dopravu. Železniční doprava je realizována skupinou ARRIVA VLAKY s.r.o., která od prosince 2019 začala zajišťovat rychlíkovou dopravu na linkách R21 Praha – Tanvald, R 22 Kolín – Šluknov, R24 Praha - Rakovník, R26 Praha – České Budějovice.

Tabulka 3.7: Počet přepravených cestujících a počet celkových kilometrů

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|------------------|-------|-------|-------|-------|
| cestující (mil.) | 115 | 107 | 110 | 126 |
| kilometrů (mil.) | 111,5 | 114,9 | 110,7 | 117,7 |

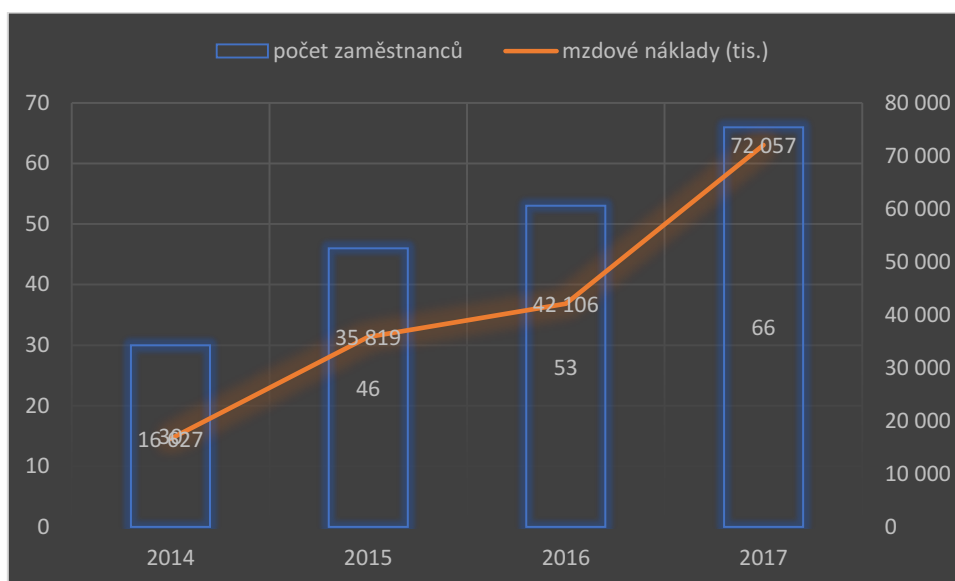
Zdroj: Výroční zpráva z roku 2014-2017 (vlastní zpracování)

Další skupinu vlaků provozuje ve Zlínském a Libereckém kraji. Jedná se o osobní vlaky. Celkově společnost ARRIVA disponuje 1 299 vlakovými soupravami. (arriva.cz)

Společnost ARRIVA VLAKY s.r.o. se aktivně přihlašuje do konkurzů na zajišťování veřejné železniční dopravy, které vyhlašují Ministerstvo dopravy a také kraje. Každým rokem se rozsah služeb firmy zvětšuje a tím se i zvětšuje základna zaměstnanců.

Následující graf 3.5 na straně 41 znázorňuje nárůst zaměstnanců a jejich mzdu za čtyři po sobě jdoucí roky. (justice.cz)

Graf 3.5: Zaměstnanci a mzdové náklady společnosti ARRIVA



Zdroj: Výroční zpráva společnosti ARRIVA 2014-2017 (vlastní zpracování)

Podle údajů z výroční zprávy v roce 2017 byla spočítána rentabilita aktiv s výsledkem 2,25 % a rentabilita vlastního kapitálu s výsledkem 2,00 %.

3.2.7 KŽC Doprava, s.r.o.

Společnost vznikla 2. února 2006, ale její historie je datována daleko dříve, a to k datu 8. června 1995, kdy vznikl Klub železničních cestovatelů. Společnost KŽC Doprava s.r.o. je jeho dceřinou společností. Hlavní prioritou této společnosti je jízda historických drážních vozidel. Díky restaurování několika starých a vyřazených vozidel, zpřijemňují nostalgické jízdy mnoha milovníkům železnice. Celkem tato společnost zachránila 29 vozidel, které uvedla do provozu. V současné době disponuje celkem 37 vozidly.

V roce 2008 Klub železničních cestovatelů odkoupil od firmy SŽ trať 901 Česká Kamenice – Kamenický Šenov. Díky milionovým investicím a spoustu hodin brigád, vrátili trať do provozu, přestože byla po předchozím nájemníkovi ve velmi špatném stavu. Trať je dlouhá skoro 5 km a v současné době se jedná o muzejní železniční trať.

Tabulka 3.8: Celkový počet provozovaných tratí a počet km

| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|----------------------|---------|---------|---------|---------|
| počet tratí | 11 | 11 | 11 | 11 |
| počet vlakokilometrů | 194 485 | 212 590 | 228 590 | 228 590 |

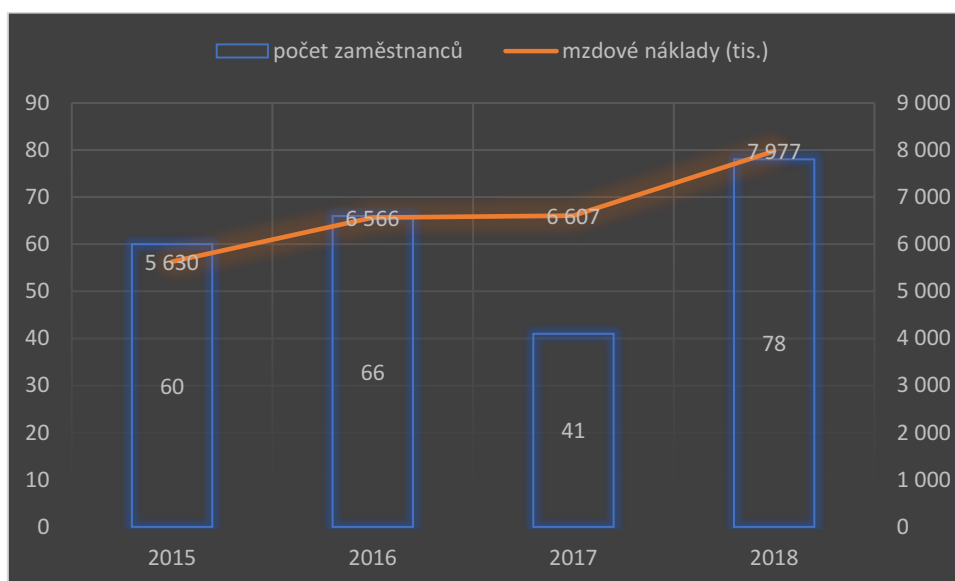
Zdroj: Výroční zpráva KŽC Doprava 2015–2018 (vlastní zpracování)

Společnost zajišťuje provoz od jara do podzimu, a to na území města Prahy, ale také ve Středočeském, Libereckém a Ústeckém kraji. Svou činností doplňuje Národního dopravce České dráhy a.s. jízdami motorových historických vlaků.

Milovníci nostalgie se mohou těšit na PRAŽSKÝ MOTORÁČEK v úseku Praha - Čakovice, PODLIPANSKÝ MOTORÁČEK v úseku Pečky – Bečváry, POSÁZAVSKÝ MOTORÁČEK v úseku Praha – Čerčany, KOKOŘÍNSKÝ RYCHLÍK v úseku Praha – Mšeno, PODTROSECKÝ RYCHLÍK v úseku Praha – Jičín, RAKOVNICKÝ RYCHLÍK v úseku Praha – Rakovník, KAMENICKÝ MOTORÁČEK v úseku Česká Kamenice – Šenov, PODŘIPSKÝ MOTORÁČEK v úseku Roudnice nad Labem – Libochovice a LUŽICKÝ MOTORÁČEK v úseku Česká Kamenice – Liberec. (kzc.cz)

Následující graf 3.6 na straně 43 znázorňuje celkový počet zaměstnanců, který je potřeba k zajištění nostalgických jízd vlaků a jejich mzdové náklady. (justice.cz)

Graf 3.6: Zaměstnanci a mzdové náklady společnosti KŽS Doprava



Zdroj: Výroční zpráva KŽC Doprava 2015-2018 (vlastní zpracování)

Podle údajů z výroční zprávy v roce 2017 byla spočítána rentabilita aktiv s výsledkem 15,68 % a rentabilita vlastního kapitálu s výsledkem 31,76 %.

3.2.8 Railway Capital a.s.

Společnost vznikla 7. září 2011 pro zajišťování místních drah. Specializuje se převážně na nízkonákladové služby v osobní i nákladní dopravě. Snaha společnosti je, aby byla zajištěna dostupnost v regionální dopravě a nedocházelo tak k vylučování lokalit ze železniční přepravy a postupný přesun na autobusovou dopravu. Provoz zajišťují motorovými vozy řady 810, které mají k dispozici pro okamžité použití.

Společnost zajišťuje také i dopravu na vlečkách. Celkem se jedná o šest vleček. A to v žst. Tábor, důl Libušín, Strojovnit Krnov, Krnovská škrobárna spol. s r.o., Silo ve městě Albrechtice a dopravně v Kořenově.

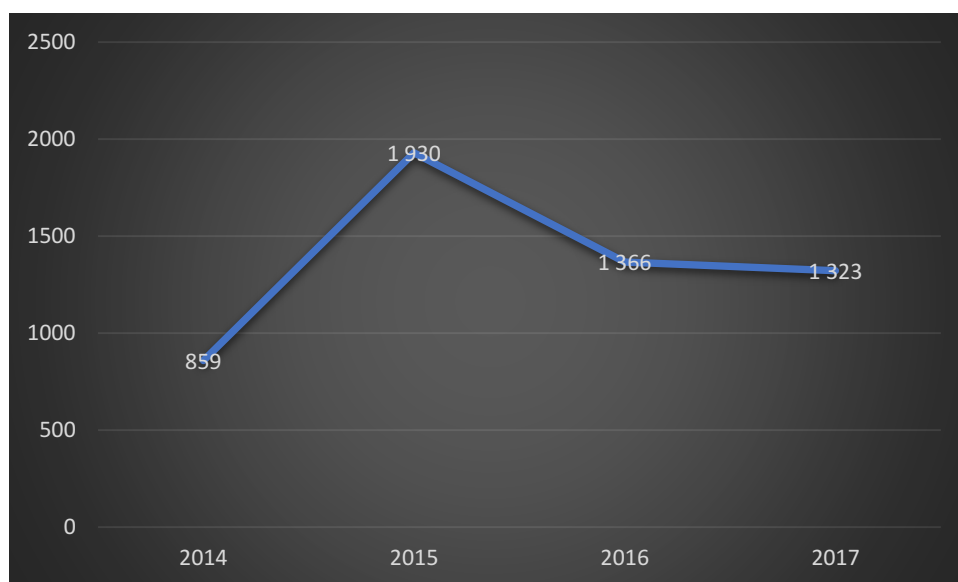
Společnost zajišťuje provoz na čtyřech tratích. Jedná se o trať 164 Kadaň – Podbořany – Kadaňský Rohozec (Doupovská dráha), trať 243 Moravské Budějovice – Jemnice (Jemnická dráha), trať 314 Opava východ – Svobodné Heřmanice (Hvozdnický expres), trať 304 Kroměříž

– Kojetín – Tovačov (Tovačovka). Na tratích platí tarif dopravce, pouze na trati 164 platí integrovaný krajský tarif Ústeckého kraje.

Společnost mimo svou pravidelnou železniční dopravu zajišťuje i mimořádné vlaky. Například v roce 2019 uskutečnila Mikulášskou jízdu na Doupovské dráze, novoroční vlak v Kadani, zvláštní vlaky z města Tábor do města Písek. Vypravuje zvláštní vlaky pro příznivce filmů, ale také zvláštní vlaky pro uzavřenou společnost. (railweycapital.cz)

Následující graf 3.7 znázorňuje celkové mzdové náklady na zaměstnance za čtyři po sobě jdoucí období. (justice.cz)

Graf 3.7: Mzdové náklady společnosti Railway Capital



Zdroj: Výroční zpráva Railway Capital 2014-2014 (vlastní zpracování)

Podle údajů z výroční zprávy v roce 2017 byla spočítána rentabilita aktiv s výsledkem 1,28 % a rentabilita vlastního kapitálu s výsledkem 3,34 %.

3.2.9 MBM rail s.r.o.

Jedná se o malou soukromou společnost, která vznikla 8. října 1997. Její původní název byl „MBM Místní dráha Mladá Boleslav – Mělník“. Společnost chtěla zachránit provoz na trati

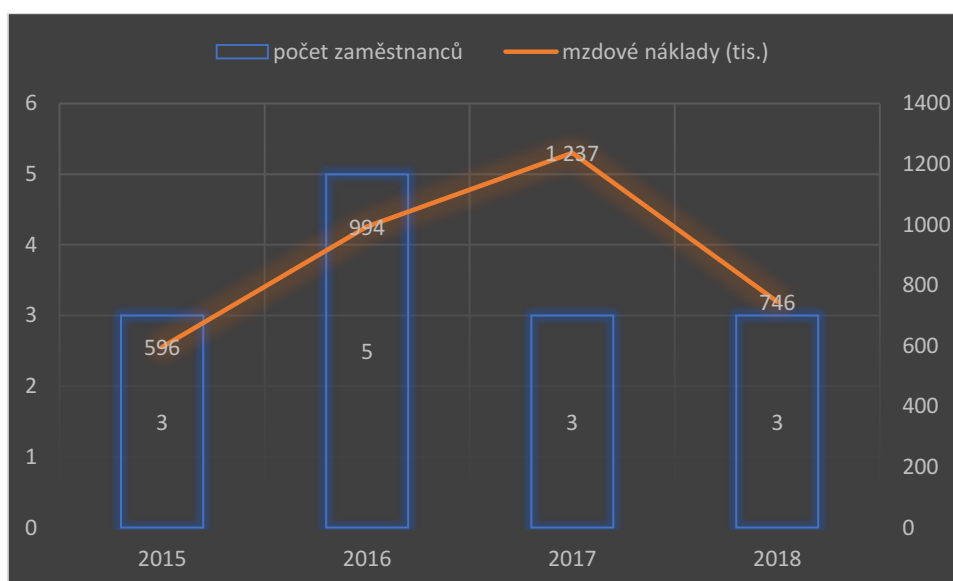
Mladá Boleslav – Mělník, kde hrozilo zastavení a také úplné ukončení železničního provozu. V současné době zajišťuje provoz jako celostátní dopravce, ale také provoz na vlečkách. Její snahou je také záchrana a následná rekonstrukce historických železničních vozidel.

V roce 2019 podepsala společnost sedmiletou smlouvu s Moravskoslezským krajem na zajišťování letního provozu na regionální trati Bruntál – Malá Morávka. Provoz zahájila 5. července 2019 a bude zajišťována společností MBM i společností Slezský železniční spolek. Spolek totiž vlastní vozidla, ale nemá licenci dopravce. Smlouva měla být původně podepsána s ČD, ale kraj se nakonec rozhodl jinak. České dráhy původně zajišťovaly provoz na této trati víkendovou dopravou. Tu však později zrušily a trať byla určena ke zrušení. O obnovu tratě se zasloužil právě Slezský železniční spolek spolu s MBM Rail nostalgickými jízdami.

Společnost MBM rail s.r.o. zajišťovala provoz celkem na 11 vlečkách. V současné době už je to pouze 10, protože provoz na vlečce Lovosice město byl ukončen. Jedná se o tyto vlečky: Výtopna Frýdlantských okresních drah, vlečka v Jaroměř, vlečka LOKO – MOTIV, vlečka Rychnovek, vlečka MBŽS Skalsko a Skalsko 2, Vlečka na místní dráze Velké Březno – Úštěk, vlečka na Zastávce u Brna, vlečka Račice a výtopna Zdice. (mbmr.cz)

Následující graf 3.8 znázorňuje počet zaměstnanců a jejich mzdové náklady za poslední čtyři po sobě jdoucí roky. (justice.cz)

Graf 3.8: Zaměstnanci a mzdové náklady společnosti MBM rail



Zdroj: Výroční zpráva MBM rail 2015-2018 (vlastní zpracování)

Podle údajů z výroční zprávy v roce 2017 byla spočítána rentabilita aktiv s výsledkem 11,34 % a rentabilita vlastního kapitálu s výsledkem 26,01 %.

3.2.10 Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.

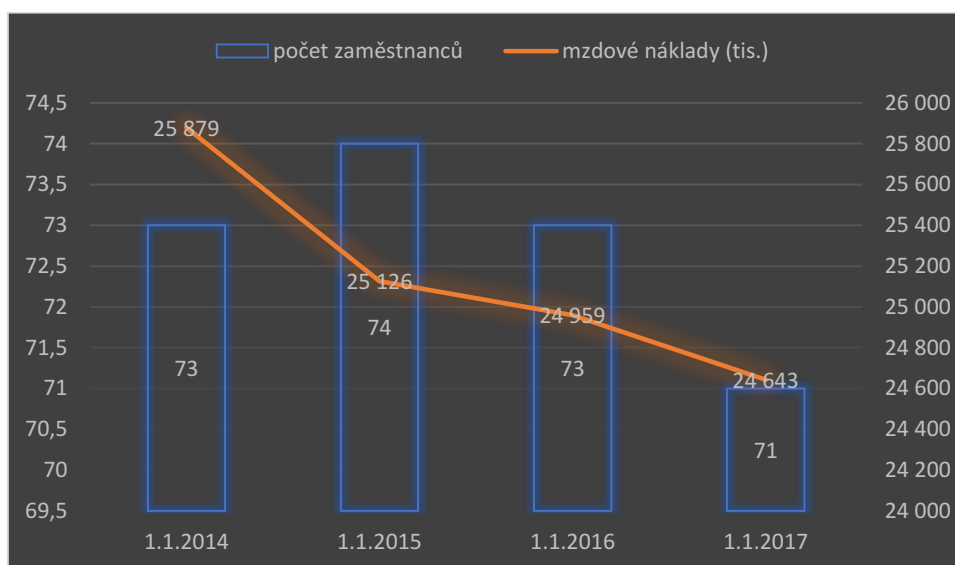
Společnost vznikla 10. ledna 1995. Název společnosti je skloubení dvou předchozích názvů původních společností. První se jmenovala „Místní dráha Jindřichův Hradec – Nová Bystřice“ a druhá se jmenovala „Místní dráha Jindřichův Hradec – Obrataň“. Tyto dvě původní společnosti již neexistují.

Vznik společnosti byl ohlas na zrušení dvou úzkokolejných tratí. Proto bylo důležitým krokem získat obě dvě úzkokolejky do svého vlastnictví. Jedná se o trať Jindřichův Hradec - Nová Bystřice a trať Jindřichův Hradec – Obrataň. Vláda ČR roku 1996 rozhodla o zrušení železničního provozu a 25. ledna 1997 byl posledním dnem, kdy ČD zajišťovaly provoz na této trati.

19. března 1997 došlo ke zvratu a vláda ČR schválila privatizaci obou úzkokolejných tratí za symbolickou cenu, a to za 1 Kč. První pravidelný vlak se na těchto tratích rozjel 20. července 1997 a 28. února 1998, byl poté klíčovým dnem. Ministr dopravy s předsedou Fondu národního majetku předali zástupcům společnosti na nádraží v Hůrce klíče, které byly symbolikou majetku, a společnost se tím stala vlastníkem úzkokolejných tratí.

Jindřichohradecké místní dráhy zajišťují také jízdu nostalgických parních vlaků. Tyto vlaky pak zajišťuje společnost výhradně na své náklady a riziko. U37 z roku 1898 je nejstarší parní provozuschopná lokomotiva v České republice, kterou tato společnost vlastní, a díky ní provozuje své nostalgické jízdy spolu s parními mašinkami Rešicou a Polkou. (JHMD)

Graf 3.9: Zaměstnanci a mzdové náklady společnosti JHMD



Zdroj: Výroční zpráva JHMD 2014-2017 (vlastní zpracování)

Celkový počet zaměstnanců a jejich mzdové náklady za čtyři po sobě jdoucí roky jsou názorně zachyceny v grafu 3. 9. (justice.cz)

Podle údajů z výroční zprávy v roce 2017 byla spočítána rentabilita aktiv s výsledkem 16,16 % a rentabilita vlastního kapitálu s výsledkem 51,53 %.

3.2.11 AŽD Praha s.r.o.

Počátky společnosti se datují už od roku 1954, kdy vznikly tři základní firmy. ČSD - Stavba a montáž sdělovacích a zabezpečovacích zařízení, ČSD – Výroba sdělovacích a zabezpečovacích zařízení, ČSD – Ústřední zásobovací sklad. V roce 1958 se pak tyto tři společnosti sjednotily do jedné s názvem Výroba a výstavba sdělovacích a zabezpečovacích zařízení.

Současný název společnosti Automatizace železniční dopravy (AŽD) pak vznikl roku 1961 a v roce 1993 pak vznikla soukromá firma s názvem AŽD Praha s.r.o., která je na českém trhu v současné době jednou s největších firem pro zajišťování zabezpečovací techniky.

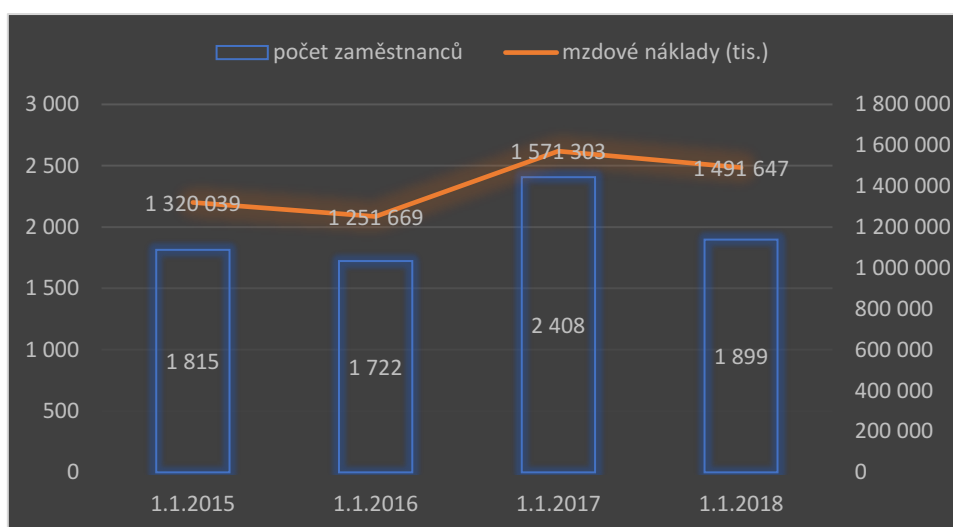
Firma zajišťuje modernizaci železničních koridorů a modernizaci jednotlivých železničních přejezdů. Nezaměřují se pouze na železnici, ale také na metro a silniční provoz. V metru se starají o zabezpečovací zařízení do metra a zavedení systému automatického vedení

metra. V silniční dopravě zajišťují signalizační zařízení na křižovatkách a systém na měření rychlosti a rozpoznávání registračních značek aut. (azd.cz)

Tato firma nezajišťuje pouze sdělovací a zabezpečovací zařízení. V roce 2016 odkoupila od firmy SŽ (SŽDC) nevyužívanou trať. Tuto trať zmodernizovala a od prosince 2019 provozuje železniční dopravu v závazku Ústeckého kraje. Jedná se o linku U10 Litoměřice horní nádraží – Most. Společnost pojala tuto trať jako představení svého zabezpečovacího zařízení. Díky modernizaci se může tato trať zapsat jako jedna z nejmodernějších regionálních tratí v ČR a nese název Švestková dráha. (zdopravy.cz)

Graf 3.10 znázorňuje celkový počet zaměstnanců a jejich mzdové náklady po sobě jdoucí čtyři roky. Tyto počty se nejednají pouze zaměstnanců na trati U10, ale celé společnosti. (justice.cz)

Graf 3.10: Zaměstnanci a mzdové náklady společnosti AŽD Praha



Zdroj: Výroční zpráva AŽD Praha 2015-2018 (vlastní zpracování)

Podle údajů z výroční zprávy v roce 2017 byla spočítána rentabilita aktiv s výsledkem 7,57 % a rentabilita vlastního kapitálu s výsledkem 15,06 %.

3.2.12 Slezské zemské dráhy o.p.s.

První zmínka o společnosti se datuje k listopadu roku 2003, kdy vznikla jako 1. parní úzkorozchodná společnost, o.p.s. V současné době je její název Slezské zemské dráhy, o.p.s. a

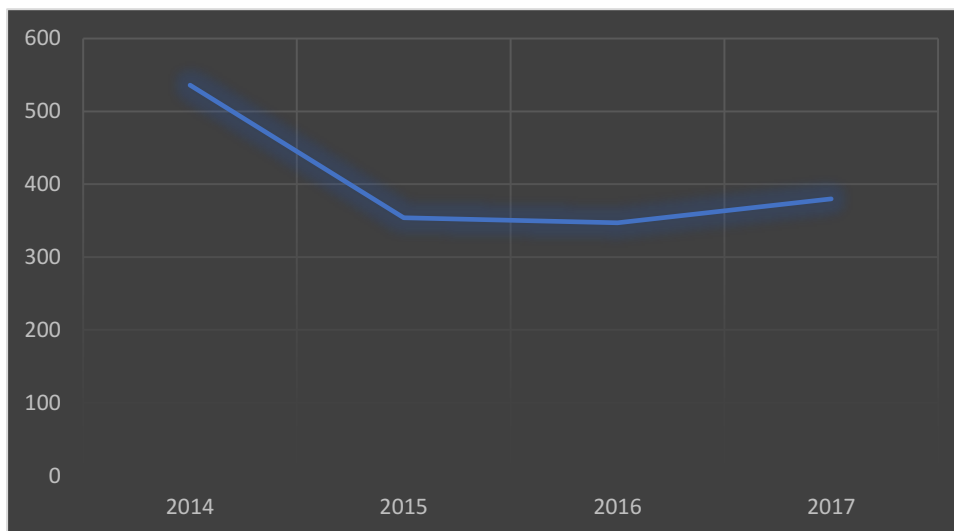
zajišťuje provoz na trati Třemešná ve Slezsku – Osoblaha v Moravskoslezském kraji. Na této trati provozuje pouze sezónní víkendové spoje, a to v parní trakci a také historickou motorovou lokomotivou. Společnost se zaměřuje převážně na provozování kulturních a zábavních doprovodných akcí. Slezské zemské dráhy provozují dopravu pomocí dvou parních lokomotiv, a to „Malý štokr“, „Rešica“ a jedné motorové lokomotivy „Faur“. Trať není majetkem společnosti, ale patří Správě železnic. Běžný provoz na trati zajišťují i ČD.

Parní mašinka „Rešica“ zahájila svůj provoz na trati v roce 2005. Motorová lokomotiva „Faur“ se poprvé projela na trati v roce 2006. A druhá parní lokomotiva vyjela na trať v roce 2009. Společnost se postarala i o potřeby cyklistů a v roce 2010 zařadila do provozu i Cyklovagón. Společnost Slezské zemská dráhy měla tu čest, svést ve svém historickém parním vlaku i prezidenta republiky Miloše Zemana, který byl 11. listopadu 2014 na tří denní návštěvě Moravskoslezského kraje.

Společnost nemá stále zaměstnance, ti jsou pouze sezónní a mají vždy smlouvy na dohodu. Průměrný počet zaměstnanců je většinou kolem 30.

Následující graf 3.11 znázorňuje mzdové náklady, které společnost vynakládá na zaměstnance, kteří u nich vykonávají sezónní práce. (justice.cz)

Graf 3.11: Mzdové náklady společnosti SZD



Zdroj: Výroční zpráva SZD 2014-2017 (vlastní zpracování)

Podle údajů z výroční zprávy v roce 2017 byla spočítána rentabilita aktiv s výsledkem 1,95 % a rentabilita vlastního kapitálu s výsledkem 3,58 %.

4 Zhodnocení, návrhy a doporučení

4.1 Zhodnocení výběru dopravců v jednotlivých krajích

Regionální dopravu v krajích zajišťují a financují samotné kraje. Ty měly uzavřené smlouvy na zajišťování železniční regionální dopravy s vybranými dopravci. Od prosince 2019 ale došlo k několika změnám. Do roku 2019 měly kraje podepsané netto smlouvy, což znamenalo, že riziko na sebe bral dopravce. Od prosince však kraj Olomoucký, Plzeňský, Ústecký, Zlínský, Jihomoravský a Liberecký přešel na tzv. brutto smlouvy, což znamená, že dopravce, se kterým kraj uzavřel smlouvu, dostane domluvenou finanční částku a riziko ztráty, nebo zisku na sebe bere kraj.

Ke změnám nedochází pouze u sjednaných smluv, ale především u tarifních změn a také v dochází ke změnám v jízdním řádu. Poprvé SŽ, státní organizace nevydala celostátní jízdní řád. Některé kraje přešly pouze na integrovaný dopravní systém, jiné uznávají jak tarif ČD TR 10, tak IDS. Dále dochází ke zrušení mnoha pokladen ve stanicích. Pro cestující tato změna přináší nákup jízdních dokladů ve vlaku bez manipulační přírážky, anebo přes internet, pokud to IDS umožňuje.

Další změna se týká zaměstnanců ČD a jejich IN karty s aplikací železniční průkazky. Některé kraje nechtěly jejich volné jízdenky akceptovat, nakonec se ČD domluvila se všemi kraji, kromě Jihomoravského kraje. Ten jediný jejich železniční průkazky, tzv. režijky, neuznává. Pokud chce zaměstnanec ČD jezdit na své zaměstnanecké výhody i v Jihomoravském kraji, musí si ke své aplikaci na IN kartě doplatit částku 1500,-.

4.1.1 Středočeský kraj a Hlavní město Praha

Dopravu ve Středočeském kraji a Hlavním městě Praha zajišťují čtyři dopravci a doprava je rozdělena do čtyř linek. Na linkách U zajišťují dopravu převážně ČD a.s., pouze linku U12 Domoušice – Louny zajišťuje firma Die Länderbahn CZ s.r.o.

Linky R zajišťují opět České dráhy a.s. a také firma ARRIVA vlaky s.r.o., která zajišťuje dopravu na linkách R21 Praha – Turnov, R22 Kolín – Doksy, R24 Praha-Bubny Vltavská - Rakovník, R26 Praha hl. n. – Mirovice.

Linky S si rozdělili čtyři dopravci. Převážnou část dopravy zajišťují ČD a.s., linku S24 Čelákovice – Mochov a linku S34 Praha-Masarykovo nádraží – Praha-Čakovice zajišťuje firma KŽS Doprava, s.r.o., linku S49 Praha-Hostivař – Roztoky u Prahy zajišťuje firma ARRIVA vlaky s.r.o. a firma Die Länderbahn CZ s.r.o. zajišťuje provoz linky S51 Lužná u Rakovníka - Deštnice a linku S52 Rakovník – Domoušice, která propojuje Středočeský a Ústecký kraj jako linka U 12 až do stanice Louny.

A poslední je speciální linka. Na této lince jsou převážně provozovány sezonní vlaky od 30.3 do 28.10, které zajišťují firmy ČD, a.s. a KŽC Doprava s.r.o. Pouze na trati Praha hl. n. - Praha-Zličín je zajišťována celoročně sváteční a víkendová doprava Pražského motoráčku firmou KŽC Doprava, s.r.o.

V kraji platí Pražská integrovaná doprava (dále jen PID). Ta se dotýká Hlavního města Prahy, Středočeského kraje a zasahuje i okrajově do přilehlých částí některých sousedních krajů. PID platí ve vlacích, tramvajích, příměstských i městských linkách autobusu, trolejbusch, metru, lanovkách a přívozech. Dále platí i tarify dopravců, ale PID je uplatňována přednostně.

Tabulka 4.1: Celkové příjmy Středočeského kraje

| Středočeský kraj - 1144 obcí | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|------------------------------|--------|--------|----------|----------|
| Daňové příjmy (mld.) | 27,17 | 29,63 | 32,37 | 35,44 |
| Přijaté transfery (mld.) | 17,84 | 20,2 | 24,04 | 30,14 |
| Nedaňové příjmy (mld.) | 3,49 | 3,56 | 3,87 | 4,13 |
| Kapitálové příjmy (mil.) | 932,92 | 958,83 | 1 490,48 | 1 146,88 |

Zdroj: Monitor – státní pokladna, hospodaření krajů (vlastní zpracování)

Středočeský kraj vynaložil na zajištění dopravy ve svém kraji v roce 2018 celkovou částku 6 620 698,73 tis. Kč. Tato částka je druhým největším výdajem dle odvětví v kraji a jejich poměrná část představuje 23 % z celkových výdajů kraje.

Tabulka 4.2: Celkové příjmy Hlavního města Praha

| Hlavní město Praha | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Daňové příjmy (mld.) | 51,25 | 55,08 | 61,04 | 66,41 |
| Přijaté transfery (mld.) | 19,39 | 20,19 | 23,62 | 24,72 |
| Nedaňové příjmy (mld.) | 3,56 | 2,45 | 3,94 | 4,18 |
| Kapitálové příjmy (mil.) | 49,33 | 38,96 | 44,82 | 36,37 |

Zdroj: Monitor – státní pokladna, hospodaření krajů (vlastní zpracování)

4.1.2 Liberecký kraj

Liberecký kraj v roce 2019 uzavíral smlouvy pouze na určité části tratí. Na některých už byly smlouvy uzavřeny na delší dobu. V současné době zajišťují železniční dopravu v kraji celkem tři dopravci.

Největší provozní soubor zajišťuje společnost ČD, a.s. Jedná se o tratě 030 Jaroměř - Liberec, 034 Smržovka – Josefův Důl, 036 Liberec – Harrachov- Szklarska Poreba Górna, 037 Liberec – Frýdlant v Čechách, 038 Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem, 040 Chlumeck nad Cidlinou – Trutnov, 041 Hradec Králové – Turnov, 042 Martinice v Krkonoších – Rokytnice nad Jizerou, 064 Mšeno – Lomnice nad Popelkou, 070 Praha – Turnov, 080 Mladá Boleslav – Rumburk, 086 Liberec – Benešov nad Ploučnicí, 087 Lovosice – Česká Lípa. K těmto tratím ČD provozují navíc kabinovou lanovou dráhu z Horní Hanychov – Ještěd a ozubnicovou trať, tzv. Zubačku.

Společnost ARRIVA vlaky s.r.o. zajišťuje provoz na třech tratích. Trať 030 v úseku Stará Paka – Liberec, 035 Železný Brod – Tanvald, 046 Lomnice nad Popelkou – Stará Paka.

Třetím dopravcem v kraji je firma Die Länderbahn GmbH DLB, která zajišťuje dopravu na trati 089 Liberec – Zittau – Rybníště.

V Libereckém kraji budou platit tarify jednotlivých dopravců a integrovaný tarif Integrovaná doprava Libereckého kraje (dále jen IDOL). Cestující, pokud pojede s více dopravci, musí mít vždy jízdenku na jednotlivé dopravce, anebo jízdenku IDOL, kterou uznávají všichni dopravci. Přednostní odbavení bude dle integrovaného tarifu.

Tabulka 4.3: Celkové příjmy Libereckého kraje

| Liberecký kraj - 215 obcí | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|------------------------------|--------|-------|--------|--------|
| Daňové příjmy (mld.) | 9,11 | 9,9 | 10,72 | 11,62 |
| Přijaté transfery (mld.) | 6,15 | 6,48 | 7,79 | 9,1 |
| Nedaňové příjmy (mld.) | 1,56 | 1,55 | 1,76 | 1,74 |
| Kapitálové příjmy (mil.) | 356,57 | 262,7 | 319,73 | 247,14 |

Zdroj: Monitor – státní pokladna, hospodaření krajů (vlastní zpracování)

Liberecký kraj investoval v roce 2018 do dopravy ve svém kraji celkovou částku 1 918 669 tis. Kč. Jedná se o třetí největší výdaj podle odvětví, který se vyznačuje v celkové výši 19,8 % z celkových výdajů kraje.

4.1.3 Ústecký kraj

Kraj rozdělit dopravu železniční dopravu do několika provozních souborů, kde zajišťuje přepravu cestujících celkem šest dopravců. ČD, a.s. zůstaly největším dopravcem v kraji, zajišťující celkem 80 % výkonů v kraji. Jedná se o pět souborů. Soubor DMU 120, který zahrnuje linky T8, U11 a L2, přesahující do Libereckého kraje. Smlouva byla podepsána na dobu 10 let. Soubor EMU 240, který zahrnuje linku U32 Ústí nad Labem – Lysá nad Labem, kde byla smlouva podepsána na dobu 4 let. Šluknovský soubor na dobu 4 let, Podřipský soubor na dobu 10 let a linku U6 Teplice – Lovosice po dobu 10 let. ČD také provozují dopravu na lince U28 Děčín – Rumburk, přes Národní parky České a Saské Švýcarsko, kde lze využít víkendovou mezinárodní jízdenku Labe-Elbe.

Dalším dopravcem v kraji je společnost ARRIVA vlaky s.r.o. Zajišťuje dopravu na tratích Mladá Boleslav – Rumburk a Rumburk – Šluknov.

Firma RegioJet a.s. zajišťuje provoz na 7 tratích. Ústí nad Labem – Střekov – Děčín, Ústí nad Labem – Most, Ústí nad Labem – Štětí, Most – Žatec západ, Teplice – Litvínov, Ústí nad Labem – Chomutov – Kadaň-Pruněrov, Kadaň-Pruněrov – Kadaň.

Firma Die Länderbahn CZ s.r.o. zajišťuje provoz na 4 tratích. Jedná se o tratě Osek město – Rakovník, Most – Osek město, Lužná u Rakovníka – Jirkov, Chomutov – Vejprty.

Firma AŽD Praha s.r.o. provozuje dopravu na trati Litoměřice – Most a Litoměřice horní nádraží – Lovosice.

Jako poslední v dopravce v Ústeckém kraji provozující železniční dopravu je firma GW Train Regio a.s., která v kraji zajišťuje dopravu již delší dobu, a to na lince R25 Plzeň – Most.

V Ústeckém kraji platí tarif dopravců a integrovaný tarif Doprava ústeckého kraje (dále jen DÚK). Tarif dopravce ČD TR 10 nebude uznáván u jiného dopravce. Cestující, který bude cestovat vlaky více dopravců, musí mít vždy jízdenku dopravce, jehož služby využívá, nebo může použít integrovaný tarif, který uznávají všichni dopravci. Přednostní odbavení je ale podle integrovaného dopravního tarifu DÚK.

Tabulka 4.4: Celkové příjmy Ústeckého kraje

| Ústecký kraj - 354 obcí | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Daňové příjmy (mld.) | 16,61 | 18,13 | 19,7 | 21,28 |
| Přijaté transfery (mld.) | 11,53 | 12,15 | 14,32 | 16,72 |
| Nedaňové příjmy (mld.) | 2,16 | 2,05 | 2,3 | 2,6 |
| Kapitálové příjmy (mil.) | 675,54 | 628,92 | 624,07 | 508,08 |

Zdroj: Monitor – státní pokladna, hospodaření krajů (vlastní zpracování)

Ústeckým kraj v roce 2018 investoval do dopravní obslužnosti svého kraje celkovou částku 1 436 mil. Kč. Tato částka představuje čtvrtý největší podíl z celkových výdajů dle věcné struktury s podílem 7,77 %.

4.1.4 Karlovarský kraj

Doprava v kraji zůstává i po prosinci 2019 beze změn. Dopravu v kraji zajišťují pouze dva dopravci. Kraj je s oběma dopravci spokojen a nehodlá provádět žádné změny. Oba dopravce kraj oslovil přímým zadáním.

Hlavním dopravcem kraje jsou ČD, a.s., které zajišťují 75 % celkového výkonu v kraji. Navýší se pouze rozsah výkonu. Kraj uzavřel se společností smlouvu na 10 let. Výjimka je pouze na trati Plzeň – Karlovy Vary. Jedná se o spěšné vlaky, kde bude smlouva řešena samostatně. Kraj chce na tratích 170 a 140 pořídit díky evropských dotací nové soupravy, které zatím budou provozovat ČD po dobu 3 let. Pak chce kraj na tyto tratě vyhlásit soutěž. Pokud ČD ovšem neobhájí svou pozici, budou muset nové soupravy předat novému dopravci. Nová smlouva bude uzavřena na dobu 10 let.

Druhou společností provozující dopravu v kraji je GW Train Regio a.s. Zajišťuje provoz na dvou tratích. Konkrétně na trati 149 Karlovy Vary dolní nádraží – Mariánské Lázně a na trati 145 Sokolov – Kraslice – Zwotental. Smlouvu kraj podepsal se společností na dobu 10 let.

V kraji platí tarif jednotlivých dopravců a také tarif Integrovaného dopravního Karlovarského kraje (dále jen IDOK). Záleží čistě na rozhodnutí cestujícího, který tarif si vybere. Cestující může tarify kombinovat mezi sebou, takže lze uplatnit zónovou jízdenku IDOK s kilometrickým tarifem určitého dopravce. Cestující si sám při koupi dokladu IDOK zvolí zóny, které bude mít navoleny. Tarif ČD TR 10 platí pouze ve vlacích Českých drah.

Tabulka 4.5: Celkové příjmy Karlovarského kraje

| Karlovarský kraj - 133 obcí | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|-----------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Daňové příjmy (mld.) | 6,81 | 7,41 | 7,9 | 8,54 |
| Přijaté transfery (mld.) | 4,59 | 4,34 | 5,04 | 6,15 |
| Nedaňové příjmy (mld.) | 1,64 | 1,33 | 1,47 | 1,56 |
| Kapitálové příjmy (mil.) | 406,09 | 276,96 | 234,66 | 263,89 |

Zdroj: Monitor – státní pokladna, hospodaření krajů (vlastní zpracování)

Karlovarský kraj investoval na zajištění dopravy ve svém kraji v roce 2018 částku 753 908 tis. Kč. Tato částka představuje dle oblastí rozpočtu z celkových výdajů podíl ve výši 10,97 %.

4.1.5 Plzeňský kraj

Plzeňský kraj 2. 7. 2019 vyhlásil veřejnou soutěž na zajištění veřejné železniční dopravy v kraji. Tuto soutěž ale nakonec ještě před přijetím nabídek od dopravců během září zrušil a chystá novou veřejnou soutěž. Zájem o provozování dopravy v kraji projevily dva dopravci. ČD, a.s. a ARRIVA vlaky s.r.o. V současné době zajišťují dopravu převážně ČD, a.s. Smlouvu mají podepsanou od 15. 12. 2019 do prosince 2022. Kraj poté chystá novou smlouvu na období 10 let s dopravcem nebo dopravci, kteří vyhraji chystanou veřejnou soutěž.

ČD, a.s. budou po dobu dvou let zajišťovat dopravu na vybraných linkách R16, kde provozují spěšné vlaky a rychlíky. Osobní přepravu provozují na linkách P1 Plzeň – Planá u Mariánských Lázní a P2 Beroun – Kačez – Rokycany – Plzeň – Klatovy, na které jsou podepsány samostatné smlouvy v závazku veřejné služby pouze do roku 2021. Dále to jsou linky P4 Plzeň – Žihle, P11 Horažďovice předměstí – Klatovy, P13 Plzeň – Bezručovice, P21 Rokycany – Nezvěstice, P22 Plzeň – Radnice, P2 Klatovy – Domažlice, P24 Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín, P31 Nýřany – Heřmanova Huť, P32 Staňkov – Poběžovice, P33 Domažlice - Planá u Mariánských Lázní, P34 Domažlice – Česká Kubice st. hr.

GW Train Regio a.s. zajišťují provoz na lince R 25 Plzeň – Most, která spojuje Plzeňský a Ústecký kraj.

V Plzeňském kraji do 30. 6. 2020 platí tarif dopravce ČD TR 10 a také integrovaný tarif kraje Integrovaná doprava Plzeňska (dále jen IDP). Od 1. 7. 2020 bude tarif TR 10 platit pouze v mezikrajských relacích. Integrovaný tarif IDP bude uplatňován přednostně v rámci kraje. Jízdní doklad je nahrán na tzv. Plzeňskou kartu, kterou je možno využít u všech zainteresovaných dopravců.

Tabulka 4.6: Celkové příjmy Plzeňského kraje

| Plzeňský kraj - 501 obcí | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--------------------------|----------|--------|--------|--------|
| Daňové příjmy (mld.) | 14,66 | 16,03 | 17,29 | 19,62 |
| Přijaté transfery (mld.) | 7,26 | 8,07 | 9,6 | 11,56 |
| Nedaňové příjmy (mld.) | 2,77 | 2,74 | 2,85 | 3,43 |
| Kapitálové příjmy (mil.) | 1 387,84 | 773,29 | 703,48 | 607,54 |

Zdroj: Monitor – státní pokladna, hospodaření krajů (vlastní zpracování)

Plzeňský kraj vynaložil v roce 2018 na zajištění dopravní obslužnosti ve svém kraji částku 2 637 309,69 tis. Kč. Tato částka z celkových výdajů podle odvětví zaujímá 15,44 % a je druhým největším odvětvím v kraji podle výdajů.

4.1.6 Jihočeský kraj

Kraj vybral dopravce přímým zadáním. Od prosince 2019 zajišťují železniční dopravu v kraji celkem tři dopravci. Provozní soubor Šumava, který obsahuje tratě České Budějovice – Černý Kříž, Číčovice – Nové Údolí, Strakonice – Volary zajišťuje firma GW Train Regio a.s. Smlouva se společností byla podepsána na dobu 10 let.

Druhým dopravcem je firma Jindřichohradecké místní dráhy a.s., která zajišťuje provoz na úzkokolejných tratích v Jihočeském kraji. Jedná se o tratě Jindřichův Hradec – Nová Bystřice a Jindřichův Hradec – Obrataň. Smlouvu se společností kraj podepsal na dobu 5 let. Kraj bude každý rok od roku platit dopravci za vlakokilometr větší částku, protože předpokládá, že na udržení těchto úzkokolejných tratí je potřeba nejen nové vozy, ale také modernizace železnice.

Posledním dopravcem je firma ČD, a.s. Společnost zajišťuje železniční dopravu na třech provozních souborech. Provozní soubor Bechyňka, trať Tábor – Bechyně se stejnosměrnou trakční soustavou, soubor pro elektrické vlaky a soubor pro motorové vlaky. Celkově se jedná o 14 linek. Linka L1 Tábor – České Budějovice, L2 České Budějovice – Horažďovice předměstí, L3 České Budějovice – České Velenice, L4 České Budějovice – Veselí nad Labem, L5 České Budějovice – Jindřichův Hradec, L6 České Budějovice – Rybník – Horní Dvořiště, L7 České Budějovice – Protivín, L8 Tábor – Bechyně, L9 Strakonice – Březnice, L10 Nepomuk – Blatná, L11 Beroun – České Budějovice, L12 Strakonice – Tábor, L13 Strakonice – Písek, L14 České Budějovice – Písek. Smlouva kraje s dopravcem byla podepsána na dobu 10 let, s tím že dopravce musí nasadit na dopravu v kraji 10 nových elektrických jednotek nejpozději do tří let. Jednotky by měly být pro 160 cestujících.

V Jihočeském kraji platí tarify jednotlivých dopravců a integrovaný tarif Integrovaný dopravní systém Jihočeského kraje (dále jen IDM JK) platí pouze v Českých Budějovicích a v okolí. Jízdenky IDM JK jsou pouze týdenní, měsíční a čtvrtletní, platí ve vybraných linkách autobusu a ve vlacích všech dopravců, kteří zajišťují dopravu v kraji.

Tabulka 4.7: Celkové příjmy Jihočeského kraje

| Jihočeský kraj - 623 obcí | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---------------------------|--------|--------|--------|-------|
| Daňové příjmy (mld.) | 14,71 | 15,98 | 17,34 | 18,69 |
| Přijaté transfery (mld.) | 9,37 | 10,14 | 11,89 | 14,05 |
| Nedaňové příjmy (mld.) | 3,05 | 3 | 3,44 | 4,03 |
| Kapitálové příjmy (mil.) | 459,13 | 580,35 | 642,54 | 620,8 |

Zdroj: Monitor – státní pokladna, hospodaření krajů (vlastní zpracování)

Jihočeský kraj vynaložil v roce 2018 do dopravní obslužnosti ve svém kraji částku 3 702 605,89 tis. Kč z celkových příjmů.

4.1.7 Kraj Vysočina

Železniční dopravu v závazku kraje od prosince 2019 zajišťují celkem tři dopravci. Se společností Railway Capital a.s. byla podepsána smlouva už v roce 2018, a to do konce roku 2022 na zajištění sezónní dopravy na trati 243 Moravské Budějovice – Jemnice. Tato doprava se provozuje pouze o víkendech a svátcích od velikonočních svátků do začátku listopadu každého roku. Kraj dopravu zadal společnosti na základě přímého zadání.

Druhým dopravcem, který zajišťuje dopravu v kraji, je společnost Jindřichohradecké místní dráhy a.s. Smlouva byla podepsána na dobu 5 let, a to do konce platnosti jízdního řádu roku 2024, s tím, že kraj už nyní sestavuje novou smlouvu, která bude platit od roku 2024 dále. Jedná se o trať 228 Jindřichův Hradec – Obrataň a společnost na této trati není jen provozovatel, ale zároveň vlastníkem.

Třetím dopravcem v kraji je společnost ČD, a.s., která zajišťuje zbývající část železniční dopravy v kraji. Kraj se společností uzavřel smlouvu na období 10 let. Podmínkou ve smlouvě je, že společnost dodá nové vozy na zajišťování provozu v kraji. Jedná se o 9 kusů motorových jednotek s cca. 120 místy pro cestující a 6 kusů elektrických jednotek s cca. 160 místy pro cestující. Společnost bude zajišťovat provoz na tratích 230 Kolín – Havlíčkův Brod, 238 Pardubice – Havlíčkův Brod, 237 Humpolec – Havlíčkův Brod, 250 Havlíčkův Brod – Tišnov, 212 Čerčany – Světlá nad Sázavou, 252 Vranovice – Kúty, 251 Tišnov – Brno – Židlochovice,

225 Havlíčkův Brod – Horní Cerekev, 240 Jihlava – Brno, 241 Okříšky – Znojmo, 224 Horní Cerekev – Tábor, 227 Kostelec u Jihlavy – Slavonice.

Jelikož Kraj Vysočina nemá zatím integrovanou dopravu, platí v kraji pouze tarif jednotlivých dopravců. Od prosince 2019 kraj spustil Veřejnou dopravu Vysočina (dále jen VDV), ve které zatím nejsou připojeny autobusy. V rámci VDV cestující mohou používat Bezkontaktní čipovou kartu (BČK) a řadí se mezi ně IN karta Českých drah a Jihlavská karta města Jihlava. Od 1. 3. 2020 bude spuštěný integrovaný tarif VDV, který zatím nebude platit v městské hromadné dopravě. Tarif bude zónový.

Tabulka 4.8: Celkové příjmy kraje Vysočina

| Kraj vysočina - 704 obcí | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Daňové příjmy (mld.) | 11,65 | 12,6 | 13,72 | 14,8 |
| Přijaté transfery (mld.) | 7,64 | 8,39 | 9,97 | 11,89 |
| Nedaňové příjmy (mld.) | 1,83 | 1,9 | 2,29 | 2,45 |
| Kapitálové příjmy (mil.) | 434,89 | 446,55 | 594,45 | 507,44 |

Zdroj: Monitor – státní pokladna, hospodaření krajů (vlastní zpracování)

Kraj vysočina vynaložil na zajištění dopravní obslužnosti v roce 2018 ze svých celkových příjmů částku 2 241 048 tis. Kč. Tato částka představuje z celkových výdajů dle odvětví podíl ve výši 17,3 %.

4.1.8 Královéhradecký kraj

Královéhradecký kraj jako jeden z mála nemění dopravce od změny jízdního řádu v prosinci 2019. V současné době zajišťují dopravu v kraji celkem dva dopravci, se kterými je sepsána smlouva do prosince roku 2021. Od změny jízdního 2021/2022 pak chce kraj rozdělit oblast do pěti provozních souborů, aby byla umožněna větší variabilita pro nové provozovatele železniční dopravy. Jedná o soubory „Český ráj“, „Severozápad“, „Severovýchod“, „Jihovýchod“ a „Česko – polské pohraničí“. Kraj by chtěl novými dopravci podepsat smlouvy na dobu 10 let.

Prvním dopravcem, který v současné době zajišťuje provoz v kraji je společnost GW Train Regio a.s. Provozuje dopravu na tratích 045 Trutnov, hl. n. – Svoboda nad Úpou, 043 Trutnov, hl. n. – Královec, státní hranice, 047 Adršpach – Teplice nad Metují a trať 026 Teplice nad Metují – Meziměstí, státní hranice.

Druhým dopravcem zajišťující dopravu je společnost ČD, a.s. Provozují dopravu na tratích 020 Převýšov – Čermná nad Orlicí, 021 Týniště nad Orlicí – Potštejn, 022 Častolovice - Solnice, 023 Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách, 026 Týniště nad Orlicí – Broumov, 028 Opočno pod Orlickými horami – Dobruška, 030 Jaroměř – Stará Paka, 031 Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř, 032 Jaroměř – Turnov hl. n., 040 Chlumeck nad Cidlinou – Trutnov hl. n., 041 Hradec Králové hl. n. – Semínova Lhota, 044 Kunčice nad Labem – Vrchlabí, 046 Ústí u Staré Paky – Stará Paka, 047 Trutnov hl. n. – Teplice nad Metují, 061 Mlýnec – Jičín, 062 Chlumeck nad Cidlinou – Lovčice obec a trať 064 Sobotka – Kyje u Jičína. Výjimka je v zajišťování provozu na trati 031 Hradec Králové obchodní zóna – Jaroměř, kde je provoz zajištěn elektrickými jednotkami, které jsou pořízeny z Regionálního operačního programu regionu soudržnosti Severovýchod. Na této trati je smlouva podepsána do 5. 2. 2026.

V kraji platí tarif dopravců a integrovaný tarif Integrovaná regionální doprava (dále jen IREDO). IREDO platí u všech dopravců, kteří jsou v systému zainteresováni. Kraj je rozdělen do několika zón. Cestující si mohou koupit jak časové, tak i jednoduché jízdenky, které mohou koupit v papírové formě, nebo nahrát na kartu BČK. Jízdenky mohou být přestupní a lze je použít ve vlaku i v autobuse.

Tabulka 4.9: Celkové příjmy Královéhradeckého kraje

| Královéhradecký kraj - 448 obcí | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---------------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Daňové příjmy (mld.) | 11,67 | 12,66 | 13,82 | 14,81 |
| Přijaté transfery (mld.) | 7,75 | 8,95 | 10,9 | 12,78 |
| Nedaňové příjmy (mld.) | 2,01 | 1,93 | 2,08 | 2,28 |
| Kapitálové příjmy (mil.) | 379,04 | 369,59 | 432,55 | 414,31 |

Zdroj: Monitor – státní pokladna, hospodaření krajů (vlastní zpracování)

Královéhradecký kraj investoval na dopravu v roce 2018 ve svém kraji částku 196 596 tis. Kč. Tato částka byla čerpána z Fondu rozvoje a reprodukci Královéhradeckého kraje. Odvětví dopravy je v tomto fondu největší, částka, která byla investována do dopravy, je z celkových výdajů fondu podílem 48,1 %.

4.1.9 Pardubický kraj

V Pardubickém kraji byla smlouva na zajištění veřejné železniční přepravy podepsána už během května roku 2019 se dvěma provozovateli. Dominantní postavení v kraji zaujímají České dráhy a.s. Druhým dopravcem je společnost Leo Express s.r.o. Zajišťuje provoz pouze na třech tratích. Jedná se o tratě č. 010 Praha hl. n. – Lochkov – Wroclaw, č. 024 Ústí nad Orlicí – Letohrad – Králíky – Mlýnický Dvůr a trať č. 025 Dolní Lipka – Hanušovice. Smlouva byla s dopravcem podepsána na dobu 10 let.

Oproti tomu dopravce ČD, a.s. zajišťuje provoz v kraji na zbytku tratí v Pardubickém kraji. Jedná se o tratě 230 Kolín – Čáslav, 236 Čáslav – Třemošnice, 015 Přelouč – Prachatice, 031 Pardubice hl. n. – Hradec Králové hl. n., 238 Pardubice hl. n. – Chrast u Chrudimi – Žďárec u Skutče, 261 Skuteč – Svitavy, 260 Česká Třebová – Skalice nad Svitavou, 262 Skalice nad Svitavou – Velké Opatovice, 016 Chrudim – Moravany – Borohrádek, 018 Chocẽň – Litomyšl, 020 Chocẽň – Týnišřě nad Orlicí, 022 Hradec Králové hl. n. – Letohrad, 017 Třebovice v Čechách – Dzbel, 019 Rudoltice v Čechách – Lanškroun. Smlouva byla také podepsána na dobu 10 let.

Kraj má podepsány sice dvě smlouvy, ale podmínky obou jsou rozdílné. Obě sice platí 10 let, ale sankce za porušení podmínek smluv se u každého dopravce liší.

V kraji platí tarify dopravců, cestující musí mít na každého dopravce jízdenku s daným tarifem, anebo jízdenku integrovaného tarifu IREDO. Tento tarif platí u obou dopravců. Integrovaný tarif platí i v Královéhradeckém kraji a podmínky v obou krajích jsou stejné.

Tabulka 4.10: Celkové příjmy Pardubického kraje

| Pardubický kraj - 451 obcí | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|----------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Daňové příjmy (mld.) | 10,67 | 11,61 | 12,68 | 13,57 |
| Přijaté transfery (mld.) | 7,32 | 7,9 | 9,23 | 11,95 |
| Nedaňové příjmy (mld.) | 1,64 | 1,69 | 1,74 | 1,81 |
| Kapitálové příjmy (mil.) | 379,66 | 436,55 | 316,28 | 394,37 |

Zdroj: Monitor – státní pokladna, hospodaření krajů (vlastní zpracování)

Pardubický kraj investoval v roce 2018 na dopravu ve svém kraji z celkových příjmů částku ve výši 1 360 335, 33 tis. Kč, což je 13,86 % z celkových příjmů. Jedná se o druhou největší výdajovou složku v kraji.

4.1.10 Jihomoravský kraj

V Jihomoravském kraji nedochází po roce 2019 k zásadním změnám, co se týče dopravce. Jediným dopravcem, který zajišťuje regionální dopravu v kraji, je společnost ČD, a.s. Kraj vyhlásil nabídkový řízení, kde měli možnost přihlásit se všichni dopravci. Jako jediný dopravce, který měl zájem o tuto smlouvu, byly právě ČD, a.s. Brutto smlouva byla podepsaná na dobu 3 let, s možností prosloužení na maximální dobu 6 let. Díky brutto smlouvě veškeré riziko tržeb na sebe bere kraj a ne dopravce.

Jihomoravský kraj neměl ve smlouvě žádnou podmínku ohledně zajištění nových vozů od dopravce, protože v současné době je realizován projekt na koupi 37 nových elektrických jednotek. S toho 31 jednotek pro cca. 310 cestujících a 6 jednotek s kapacitou cca. 140 cestujících. Nákup nových jednotek je realizován za podpory OPD, kdy jednotky budou majetkem kraje a ten je pak bude pronajímat dopravcům na zajišťování provozu. Po dodání všech objednaných elektrických jednotek bude Jihomoravský kraj vyhlašovat nové výběrové řízení na dopravce. Novou smlouvu by chtěl kraj podepsat na dobu 15 let.

Velké změny pro cestující znamená i integrovaný tarif Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (dále jen IDS JMK). V kraji sice platí tarif dopravce Českých drah, ale pouze při cestování v mezikrajských relacích. Na území kraje platí pouze tarif IDS JMK. Jelikož

v kraji zajišťuje dálkovou dopravu společnost RegioJet a.s., musí cestující, pokud využívá při své cestě oba dopravce, mít dvě jízdenky. Pouze integrovaný tarif platí na oba dopravce.

Ke změně došlo i při uznávání režijních výhod zaměstnanců ČD. Pokud chce zaměstnanec ČD využívat regionální dopravu v kraji na svou železniční IN kartu, musí si do své aplikace dokoupit časový roční příplatek za 1 500,-. Jinak mu nebude jeho železniční aplikace uznána. Jiná cena je však pro zaměstnance ČD, kteří se podílejí na zajišťování dopravy v kraji. Pro ně byla stanovena cena 480,-.

Kraj také připravil pro své cestující i novou aplikaci IDS JMK s názvem Poseidon, která umožní nákup jízdních dokladů v kraji přes internet, dodá potřebné informace o vlakových spojkách v kraji. Tato aplikace nahrazuje aplikaci ČD Můj vlak, která v Jihomoravském kraji v současné době není aktuální.

Tabulka 4.11: Celkové příjmy Jihomoravského kraje

| Jihomoravský kraj - 672 obcí | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|------------------------------|----------|--------|----------|--------|
| Daňové příjmy (mld.) | 25,83 | 28,12 | 30,52 | 33,12 |
| Přijaté transfery (mld.) | 16,74 | 17,83 | 21,02 | 24,41 |
| Nedaňové příjmy (mld.) | 3,3 | 3,42 | 3,66 | 3,83 |
| Kapitálové příjmy (mil.) | 1 586,25 | 924,42 | 1 025,72 | 958,52 |

Zdroj: Monitor – státní pokladna, hospodaření krajů (vlastní zpracování)

Jihomoravský kraj investoval v roce 2018 z celkových příjmů částku 968 578 tis. Kč na dopravní obslužnost v JHK do železniční dopravy.

4.1.11 Olomoucký kraj

Olomoucký kraj podepsal smlouvu na zajišťování železniční dopravy se společností ČD, a.s. Dopravce dostal tuto smlouvu přímým zadáním. Kraj rozdělit provozní soubor na čtyři části. Jedná se o dva soubory „Haná“ a „Sever“, kde je provoz zajištěn motorovými jednotkami. Tady byla smlouva podepsána na dobu 10 let, do konce platnosti jízdního řádu 2029. Třetí a

čtvrtý soubor „Elektrická síť – střed a Elektrická síť – nová infrastruktura“ jsou zajišťovány elektrickými jednotkami. V tomto souboru bude elektrizována trať Olomouc – Uničov - Šumperk, kdy konec této modernizace se chystá do roku 2022. Po tomto roce bude vyhlášen nový záměr na zajištění provozu v tomto souboru. České dráhy se v nové smlouvě zavázaly k dodání nových motorových jednotek.

Soubor „Haná „obsahuje trať 017 Dzbel – Moravská Třebová, 271 Prostějov – Dzbel, 273 Prostějov – Červenka, 274 Litovel Předměstí – Mladeč, 275 Olomouc – Drahanovice. Soubor „Sever“ obsahuje trať 270 Olomouc – Zábřeh na Moravě, 291 Zábřeh na Moravě – Bludov – Šumperk, 292 Šumperk – Bludov – Hanušovice – Jeseník – Krnov, 294 Hanušovice – Staré město pod Sněžníkem, 295 Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku, 297 Mikulovice – Zlaté Hory, 310 Olomouc – Moravský Beroun.

A třetí a čtvrtý soubor „Elektrická síť“ obsahuje trať 270 Zábřeh na Moravě – Olomouc – Přerov-Hranice na Moravě – Bohumín, 280 Hranice na Moravě – Vsetín, 290 Olomouc – Uničov – Šumperk, 291 Zábřeh na Moravě – Kouty nad Desnou – Sobotín, 300 Přerov – Nezamyslice – Vyškov na Moravě, 301 Olomouc – Prostějov – Nezamyslice.

Jedinou trať 025 Hanušovice – Dolní Lipka – Ústí nad Orlicí zajišťuje dopravce Leo Express Tenders s.r.o. Provoz na této trati dopravce zajišťuje o víkendech.

V kraji platí tarif TR 10 dopravce Českých drah, ale také integrovaný tarif Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje (dále jen IDSOK). Cestující si při své cestě může sám vybrat, který tarif si zvolí. Kraj chtěl se začátku upřednostňovat pouze tarif IDSOK, ale nakonec ve svém rozhodnutí ustoupil a výběr tarifu nechá na cestujícím. Pouze pokud si cestující zvolí na své cestě více dopravců, ti zajišťují dálkovou dopravu, je potřeba aby měl lístky na aktuálního dopravce. Pouze tarif IDSOK je uznáván u všech dopravců.

Tabulka 4.12: Celkové příjmy Olomouckého kraje

| Olomoucký kraj - 401 obcí | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|------------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Daňové příjmy (mld.) | 13,06 | 14,19 | 15,43 | 16,49 |
| Přijaté transfery (mld.) | 9,23 | 10,12 | 12,84 | 14,47 |
| Nedaňové příjmy (mld.) | 1,95 | 2,03 | 2,34 | 2,31 |
| Kapitálové příjmy (mil.) | 452,65 | 314,14 | 495,18 | 437,77 |

Zdroj: Monitor – státní pokladna, hospodaření krajů (vlastní zpracování)

Olomoucký kraj investoval v roce 2018 do dopravy ve svém kraji z celkových příjmů částku 1 333 677,70 tis. Kč. Tato částka byla převedena na Koordinátora integrovaného dopravního systému Olomouc, který se o dopravu v kraji stará.

4.1.12 Moravskoslezský kraj

Moravskoslezský kraj uzavřel smlouvu na zajišťování provozu v kraji se třemi dopravci. Další dva dopravci nezajišťují pravidelný provoz v kraji, pouze sezónní a víkendové vlaky. Kraj rozdělit svůj obvod na 6 provozních souborů.

Společnost GW Train Regio a.s. bude zajišťovat provozní soubor 4, kam spadá trať 313 Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem. Smlouva byla podepsána na dobu 5 let.

Druhým dopravce, v kraji je společnost MBM rail s.r.o., která bude zajišťovat provoz letních vlaků spolu se společností Slezský železniční spolek na trati Bruntál – Malá Morávka. Smlouva byla podepsána na dobu 5 let, do konce jízdního řádu 2025. Vozy, kterými bude zajišťován provoz, patří Slezskému železničnímu spolku, ten ale nemá licenci dopravce.

Dominantním dopravcem v kraji je společnost ČD, a.s. Smlouva byla podepsána pouze na období 5 let a budou zajišťovat provozní soubor 1, 2, 3, 5. Do těchto souborů spadají všechny tratě v celém kraji. Smlouva byla zadána přímým zadáním a byla podepsána dobu 5 let, do konce platnosti jízdního řádu 2025.

Dalším dopravcem v kraji je společnost Railway Capital a.s., která má již podepsanou tříletou smlouvu na zajištění provozu na trati 314 Opava Východ – Svobodné Heřmanice. Na této trati je provozována pouze víkendová doprava. Na trati 298 Třemešná ve Slezsku – Osoblaha zajišťují provoz dva dopravci. Nostalgické a turistické vlaky zajišťuje společnost Slezské zemské dráhy o.p.s. a běžný provoz zajišťují ČD.

Posledním dopravcem v kraji je společnost Slezské zemské dráhy o.p.s., která se podílí na zajištění provozu trati 298 Třemešná ve Slezsku – Osoblaha. Na této trati zajišťují provoz pouze nostalgických a turistických historických vlaků. Běžný provoz zde zajišťuje společnost ČD a.s.

Cestující mohou ve vlacích používat jak tarif dopravců, tak i integrovaný tarif kraje Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje (dále jen ODIS). Jízdenky je možno

koupit buď papírové, nebo časové, které se dají nahrát na BČK, tzv. ODISku. Jízdenky se mohou kombinovat a záleží čistě na cestujícím, kterou si zvolí.

Tabulka 4.13: Celkové příjmy Moravskoslezského kraje

| Moravskoslezský kraj - 300 obcí | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---------------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Daňové příjmy (mld.) | 25,24 | 27,38 | 29,63 | 31,76 |
| Přijaté transfery (mld.) | 18,13 | 17,39 | 20,15 | 24,3 |
| Nedaňové příjmy (mld.) | 4,45 | 4,53 | 5,02 | 5,44 |
| Kapitálové příjmy (mil.) | 767,89 | 525,92 | 575,26 | 686,62 |

Zdroj: Monitor – státní pokladna, hospodaření krajů (vlastní zpracování)

Moravskoslezský kraj vynaložil v roce 2018 na dopravu ve svém kraji částku 904 250,7 tis. Kč, což je z celkových příjmů kraje podíl ve výši 13,4 %.

4.1.13 Zlínský kraj

Zlínský kraj se rozhodl pro dva dopravce na zajišťování dopravního výkonu na svém území. Obvod byl rozdělen na čtyři provozní soubory. Soubor A, C a D zajišťuje společnost ČD, a.s. a soubor B zajišťuje společnost ARRIVA vlaky s.r.o. Do tohoto souboru spadají tratě 280 Vsetín – Horní Lideč, 282 Vsetín – Velké Karlovice, 283 Horní Lideč – Bylnice a 340 a 341 Staré Město u Uherského Hradiště – Uherský Brod – Luhačovice – Bylnice. Smlouva byla podepsána na dobu 10 let. Původní návrh na zajišťování tratě 281 Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí byl změněn a trať obsluhuje společnost ČD, a.s.

Druhým dopravcem v kraji je společnost ČD, a.s., která zajišťuje tři soubory. Soubor A v nezávislé trakci obsahuje tratě Otrokovice – Zlín – Vizovice, Kroměříž – Zlín – Vizovice, Veselí nad Moravou – Otrokovice – Zlín střed, Přerov – Zlín. Smlouva byla v přímém zadání a byla podepsána pouze na dobu 4 let. Soubor C obsahu trať v závislé trakci a to Přerov – Břeclav. Tady byla smlouva podepsána také na dobu 4 let. Poslední soubor D byl podepsán na dobu 10 let, jelikož na trati Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí – Kroměříž – Kojetín

je provoz zajišťován jednotkami RegioShark, které byly pořízeny z Regionálního operačního programu.

V kraji byl nově zaveden Tarif Zlínského kraje (dále jen TZK), který je upřednostňován před tarifem dopravců. Cestující nemá na výběr. Pokud cestuje v rámci Zlínského kraje, je odbaven jízdenkou TZK, pokud cestuje ven z kraje, to znamená např. do kraje Olomouckého nebo Jihomoravského, může použít tarif TR 10. Tarif TZK platí i u autobusových spojů, tam není ale přestupný, kdežto v železniční dopravě je možno přestupu z jednoho dopravce na druhého na jeden doklad. Na podobě integrovaného tarifu se kraj ještě nedohodl.

Tabulka 4.14: celkové příjmy Zlínského kraje

| Zlínský kraj - 307 obcí | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Daňové příjmy (mld.) | 11,07 | 12,02 | 13,01 | 14,02 |
| Přijaté transfery (mld.) | 7,91 | 8,79 | 10,13 | 12,31 |
| Nedaňové příjmy (mld.) | 1,9 | 1,88 | 1,99 | 2,19 |
| Kapitálové příjmy (mil.) | 258,35 | 159,15 | 301,62 | 352,28 |

Zdroj: Monitor – státní pokladna, hospodaření krajů (vlastní zpracování)

Zlínský kraj v roce 2019 vynaložil na zajištění dopravy v kraji celkovou částku 1 627 118 tis. Kč. Tato částka, která představuje 17,4 % z celkových příjmů, byla převedena na Koordinátora veřejné dopravy Zlínského kraje, který se v tomto kraji o dopravu stará.

4.2 Podrobný seznam železničních dopravců v krajích

Nástupem nového jízdního řádu 2019/2020 některé kraje zvolily nové brutto smlouvy a také změnily dopravce na železničním trhu. Tabulka 4.15, na straně 68, uvádí pro lepší přehled, kterého dopravce si jaký kraj zvolil. I přes mnohé změny zůstala společnost České dráhy a.s. dominantním dopravcem v zajišťování provozu v krajích.

Tabulka 4.15: Přehled dopravců v jednotlivých krajích ve shrnutí

| kraj a dopravce | ČD | GW | DieL | RJ | LEO | AR | KŽC | RC | MBM | JHMD | AŽD | SZD |
|-----------------|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|
| Středočeský | ano | | ano | | | ano | ano | | | | | |
| Liberecký | ano | | ano | | | ano | | | | | | |
| Ústecký | ano | ano | ano | ano | | ano | | | | | ano | |
| Karlovarský | ano | ano | | | | | | | | | | |
| Plzeňský | ano | ano | | | | | | | | | | |
| Jihočeský | ano | ano | | | | | | | | ano | | |
| Vysočina | ano | | | | | | | ano | | ano | | |
| Královehradecký | ano | ano | | | | | | | | | | |
| Pardubický | ano | | | | ano | | | | | | | |
| Jihomoravský | ano | | | | | | | | | | | |
| Olomoucký | ano | | | | ano | | | | | | | |
| Moravskoslezský | ano | ano | | | | | | ano | ano | | | ano |
| Zlínský | ano | | | | | ano | | | | | | |

4.3 Návrhy a doporučení

Prosincem 2019 skončily všem krajům smlouvy s Českými drahami na zajišťování regionální dopravy. Kraje měly dostatek času se na situaci připravit, jelikož 10 let dopředu věděly, že tato situace nastane. Bohužel toto vůbec nezvládly a s nástupem nového jízdního řádu 2019/2020 nastala na železnici nepřehledná situace.

Podle deníku zdopravy.cz neměly kraje vůbec dostat kompetenci k tomu, aby sami volily dopravce, jelikož nedisponují dostatečným množstvím finančních prostředků. Většinu financí dostávají kraje prostřednictvím státu, ten ale nemá žádnou pravomoc jejich rozhodnutí ovlivnit, pouze nastavením jednotného státního tarifu, který nebyl zatím schválen. K jeho schválení už chybí pouze podpis pana prezidenta.

V žádném případě se nedá mluvit o liberalizaci na železnici, protože kraje převážně dopravní výkony zadaly dopravcům v přímém zadání. Kraje mají tuto možnost do roku 2023, kdy mohou být podepsány smlouvy s dopravci bez soutěže na dobu 10 let. Smlouvy tak často

byly podepisovány na poslední chvíli. Většinu tratí budou obsluhovat České dráhy, skoro 95 % z celkového počtu, přesto došlo k mnoha změnám, které cestující kritizovali.

4.3.1 Nepřipravenost dopravců

Nástupem relativně nových dopravců na regionální tratě nastala na železnici dosti nepřehledná situace. Kraje často sami po 15. prosinci 2019 kritizovaly dopravce, s kterými podepsaly smlouvy na zajišťování dopravy v krajích. Nejhůře připravenou společností byla ARRIVA vlaky s.r.o., která propadla hned první den. I když má dobré zázemí v mateřské mezinárodní společnosti, nezvládla nástup na regionální tratě. Mezi četné problémy můžeme počítat velké zpoždění jejich souprav, zrušení rychlíků kvůli technické závadě a nasazení starého vlaku v čele s nákladní mašinou. Nefunkční wifi a problém z prodeje jízdních dokladů byl už jen špičkou ledovce.

Bohužel problémy neměla společnost jen první den, během čtyř dnů organizace SŽ napočítala celkem 53 závad. Nešlo pouze o chyby technického charakteru, ale často o chyby spojené s odbavováním cestujících. Chyběl vlakový personál, a tak cestující často jezdili bez jízdních dokladů. Hejtman Libereckého kraje Martin Půta prohlásil, že je společností ARRIVA velmi zklamán. Řada problémů se nakonec neobešla bez sankcí. Od Libereckého kraje dostala společnost pokutu 815 000 Kč, od Zlínského kraje to byla částka 690 000 Kč a od Ministerstva dopravy to byla pokuta ve výši 680 000 Kč.

Na kontrolu společnosti ARRIVA vlaky s.r.o. se zaměřil i drážní úřad, který shledal, že chyby v provozu byly. Podle vyjádření mluvčího Drážního úřadu Martina Nováka se úřad zaměřil na všechny oblasti provozu, kde společnost provozuje své vlaky. Kontroly byly prováděny přímo ve vlacích, kde byla kontrolována jak celková vybavenost vlakových souprav, tak i technický stav vozů. Drážní úřad má pravomoc dopravci v krajní možnosti i odebrat licenci na provozování dopravy. Celkově jde říct, že společnost byla na nástup v provozu v krajích připravena nejhůř.

I provoz dalších společností se neobešel bez chyb. Druhý národní dopravce, společnost Leo Express s.r.o., se během 4 dnů od změny jízdního řádu dopustil celkem 3 závad. Hejtman Pardubického kraje Martin Netolický hrozil v lednu 2020 vypovězením smlouvy, pokud dopravce do 16. 1. 2020 neodstraní vytýkané závady. Kontrolní den byl stanoven na

17. 1. 2020. Do tohoto data společnost odstranila vytýkané závady, avšak kraj se přesto rozhodl udělit společnosti sankci. Její výše zatím není známa. Finanční prostředky se kraj rozhodl investovat do zkvalitnění služeb pro cestující.

Bez závad se neobešli ani další dopravci. Společnosti RegioJet a.s. bylo vytčeno celkem 17 závad, společnosti GW Train Regio a.s. celkem 4 závady. Největší počet závad, v celkovém počtu 163, bylo zjištěno u společnosti České dráhy a.s. I když je počet závad velký, při tak velkém objemu provozu, který společnost ČD zajišťuje, je tento počet závad srovnatelný s ostatními společnostmi.

Ne všechny společnosti svůj nástup na tratě v krajích nezvládly. Společnost AŽD Praha s.r.o., která zajišťuje provoz na tak zvané „Švestkové dráze“, svůj nástup zvládla bravurně. Společnost předvedla jak spolehlivé vozy, tak příjemný palubní personál, ale také doplňkové služby, které mile překvapily cestující. A jelikož se jedná o tzv. „Švestkovou dráhu“, vůně slivovice nesměla chybět.

4.3.2 Ohlasy cestujících

Změny, které nachystaly kraje, se nejvíce dotkly cestujících, kteří využívají železniční dopravu každý den při cestě do zaměstnání. Většina cestujících totiž měla zakoupenou IN kartu Českých drah se slevou 25 %, nebo se slevou 50 %. Tím, že některé kraje chtěly začít uznávat pouze jízdní doklady svého integrovaného krajského dopravního systému, začali si cestující stěžovat. Např. pan Kamil ze Šumperka se obrátil na Olomoucký deník se svou stížností. Pan Kamil si spočítal, na kolik ho vyjde roční jízdenka integrovaného olomouckého dopravního systému a na kolik ho vyjde roční jízdenka ČD. Měl zakoupenou IN kartu s aplikací 50 %. Olomoucký kraj sliboval levnější jízdné, bohužel pan Kamil zjistil, že by jeho roční jízdné bylo dražší o 13 116 Kč. A to za předpokladu, že bude využívat pouze vlaky, a ne autobusy a tramvaje v rámci kraje.

Cestující, kteří by si zakoupili jízdenku integrovaného olomouckého dopravního systému, by zaplatili přibližně stejnou cenu, jako za jízdenku ČD s IN kartou 25 %. Bohužel cestující s IN kartou 50 % by na nových jízdenkách prodělali. A proto se mnoho cestujících bouřilo proti zavedení pouze integrovaného tarifu. Např. cestující, který si zakoupí 7denní jízdenku IDSOK z Olomouce do Šumperka, zaplatí za rok 29 472 Kč. Pokud si zakoupí 7denní jízdenku ČD IN

50 % v téže trati, zaplatí za rok 17 856 Kč. Rozdíl mezi dvěma cenami tak činí 11 616 Kč. Když cestující odečte pořizovací cenu IN karty 50 % 2 990 Kč, cena, kterou ušetří tak činí 8 626 Kč. Olomoucký kraj nakonec přehodnotil své rozhodnutí a v kraji platí jak tarif integrovaného olomouckého dopravního systému, tak i tarif ČD. Záleží čistě na cestujícím, jaký tarif si zvolí.

Naopak své rozhodnutí uznávat jak integrovaný tarif, tak tarif ČD nezměnili Zlínský kraj ani Jihomoravský kraj. Zlínský kraj chtěl sice vytvořit plný integrovaný systém, zatím se mu to ale nepodařilo. Antimonopolní úřad zablokoval kraji soutěž na provozovatele autobusových spojů. Cestující si mohou zakoupit pouze jízdenky Tarifu Zlínského kraje, ta jim ale platí jen ve vlaku jak společnosti ČD, tak i společnosti ARRIVA, která začala od prosince 2019 zajišťovat provoz na některých tratích. IN karty ČD v rámci kraje neplatí. I přes nesouhlas cestujících, kraj svůj postoj nezměnil. Podle náměstka pro dopravu Pavla Botka chce mít kraj kontrolu nad příjmy z prodeje jízdních dokladů.

Jízdenka TZK je mezi oběma dopravci přestupní, neplatí už bohužel na autobusy. Pokud by ovšem cestující vyjel ven z kraje, může si zakoupit jízdenku ČD. Proto někteří cestující řeší situaci tak, že si zakoupí jízdenku na IN kartu 50 % na první zastávku v jiném kraji, aby nemuseli rušit své IN karty a mohli je dál využívat. Při cestě ze stanice Rožnov pod Radhoštěm do stanice Kroměříž stojí 7denní jízdenka TZK 592 Kč, Takže za rok je to celkem 28 416 Kč. Za jízdenku ČD IN 50 % ze stanice Rožnov pod Radhoštěm do stanice Kojetín, která je o tři zastávky dál než stanice Kroměříž, zaplatí cestující za 7denní jízdenku cenu 468 Kč, za rok je to celkem 22 464 Kč. Rozdíl tak činí 5 952 Kč. Při pořizovací ceně IN karty 50 % 2 990 Kč, tak cestující stále ušetří 2 962 Kč.

Problém je také v tom, že cestující byli zvyklí na plastovou kartu ČD, ale s nástupem TZK bohužel platí pouze papírové jízdenky, které mají nevýhodu v tom, že časové týdenní nebo měsíční jízdenky časem vybledávají a text na nich se stává hůř čitelný. Cestující dále také nemohou zakoupit jízdní doklad přes aplikaci „Můj vlak“ v rámci cest po kraji tak, jak byli zvyklí. Nákup přes aplikaci je možný pouze při cestách mimo kraj.

Podobná situace je také v Jihomoravském kraji. Kraj začal v rámci cest po kraji uznávat pouze integrovaný tarif IDS JMK. Tady ovšem mohou cestující jízdenku používat jak na vlak, tak i na autobus a tramvaj. Pokud ovšem cestující svou cestu plánuje mimo kraj, nebo naopak z jiného kraje do Jihomoravského kraje, může využít jízdenky tarifu ČD. I když přijede vlakem kategorie R do stanice v Jihomoravském kraji a tam přestoupí na osobní vlak v rámci kraje, nemusí si zakoupit nový jízdní doklad. I v Jihomoravském kraji je ovšem změna v nákupu

jízdních dokladů přes internet. Aplikace „Můj vlak“ v kraji také neplatí, cestující si ale může zakoupit jízdenku přes aplikaci „POSEIDON“.

Další změna pro cestující, kteří nemají zakoupený jízdní doklad dopředu, je ta, že musí při nástupu do vlaku nastoupit do dveří, které jsou označené zeleným pruhem. Jak potvrdila mluvčí Jihomoravského kraje Monika Brindzáková, průvodčí tohoto vlaku se bude převážně pohybovat ve vozech, jejichž dveře jsou označeny zeleným pruhem, aby mohl případně cestujícího odbavit potřebným jízdním dokladem. Cestující ovšem zaplatí manipulační přírážku ve výši 50Kč, pokud nastoupil do vlaku z obsazené stanice, tzn., pokud je ve stanici otevřená pokladna. Podle paní Brindzákové tím, že se bude průvodčí převážně pohybovat ve vozech s označenými dveřmi, budou mít cestující se zakoupenými jízdními doklady větší klid při svých cestách. Otázkou však zůstává, jestli toho nebudou naopak cestující zneužívat, když zjistí, že se průvodčí pohybuje převážně jen v označených vozech.

Jihomoravský kraj jako jediný neuznává ve vlacích v závazku kraje IN karty s železniční aplikací. České dráhy vedly s krajem několik jednání, bohužel kraj neustoupil i přes bouřlivé protesty, a dokonce hrozící stávkou ze stran odborů. Jediné, co se podařilo pro zaměstnance Českých drah vyjednat, bylo dokoupení aplikace pro Jihomoravský kraj za 1500 Kč pro pracovníky, kteří v kraji nevykonávají službu a za cenu 480 Kč pro pracovníky, kteří v kraji službu vykonávají.

4.3.3 Jednotný státní tarif

Deník zdopravy.cz uvedl, že podle Pavla Drdly z Katedry technologie a řízení dopravy Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice jsou kraje v České republice příliš malé na to, aby sami kvalitně zajišťovaly provoz na železničních tratích ve svém kraji. Své názory přednesl na konferenci s názvem „Budoucnost regionální dopravy 2020“, která se konala 10. 1. 2020. Dále také kritizoval chaos, který vznikl na základě různých tarifů. Docent uvedl: „*Neměli bychom dělat z cestujícího einsteina tarifních systémů v různých krajích*“.

Pro mnohé cestující se nakupování jízdních dokladů velmi zkomplikovalo a bohužel se to ukázalo ve zmenšujícím počtu cestujících. Cestující si často stěžují na zmatek při nakupování jízdních dokladů, někteří vůbec nerozumí změnám a nejsou ochotni věnovat svůj čas jejich studováním. Je poněkud nešťastné nutit cestující k tomu, aby si kupovali několik druhů jízdních

dokladů. Řešením této situace měl být jednotný státní tarif, který by byl pro mnoho cestujících velkým přínosem. Cena tarifu by byla možná trochu dražší, ale někteří cestující jsou ochotni za komfort tolerovat i drobné zdražení. Tarif v současné době čeká na schválení.

4.3.4 Řešení

Řešení situace vidí Drdla pouze tak, že se rozhodování o obslužnosti železniční dopravy na území jednotlivých krajů navrátí do kompetence státu. Pouze v autobusové dopravě by pravomoc ponechal na krajích, a i tady by bylo velmi důležité propojenost mezi jednotlivými kraji, protože hranice kraje hraje velmi častou a důležitou otázku v obslužnosti dopravy na území krajů. Stejný názor jako Drdla zastával i bývalý ministr dopravy Vladimír Kremlík, který chtěl otevřít debatu o tom, že by stát převzal od krajů pravomoc na objednávání železniční dopravy v krajích. Zastával názor, že by měla železnice fungovat jako jednotný celek.

Ty tam jsou doby, kdy cestující nastoupil na vlak ve stanici Ostrava hl. n. a jel přímým vlakem až do stanice Kojetín. V současné době je nucen i několikrát přestoupit. Pokud má štěstí, pak pouze jednou, a to ve stanici Valašské Meziříčí. V horším případě i třikrát. Nastoupí ve stanici Ostrava hl. n. a vlakem pokračuje do stanice Frenštát pod Radhoštěm, kde v rámci Moravskoslezského kraje přestoupí na vlak do stanice Valašské Meziříčí. Tady musí opět přestoupit na vlak, který je v závazku Zlínského kraje a pokračuje dál ve své cestě do stanice Kojetín, pokud vlak jede přímo, pokud ne, je nucen ještě přestoupit ve stanici Kroměříž. Pokud si představíme cestujícího jako důchodce, nebo maminku s dítětem v kočárku, jejich cestování asi nebude nejjednodušší.

Jiný pohled na věc má místopředseda představenstva Českých drah Radek Dvořák, který chce, aby kraje daleko víc investovaly do obnovy vozového parku, a ne pouze do nové železniční infrastruktury. Obnova vozového parku není tak jednoduchá, protože i když má dopravce dostatečné finanční prostředky, kapacita výrobců vlakových vozů je omezená a na nové vozy se čeká i 4 roky. Dále kritizuje brutto smlouvy, které kraje uzavřely s dopravci. Myslí si, že by odpovědnost za tržby měl nést dopravce a ne kraj. Dopravce tak bude motivován neustále zlepšovat kvality svých služeb, což by mělo být pro cestující přínosem. V případě brutto smluv nemá dopravce potřebu své služby zlepšovat, jelikož riziko tržeb nese kraj.

Další problém vidí Dvořák v nastavených integrovaných dopravních systémech. Ten je sice pro mnohé cestující vítaným zlevněním jízdného, pro kraj však naopak zvyšováním veřejných rozpočtů. Celkový nárůst výdajů v krajích, které uzavřely brutto smlouvy, odhadl Dvořák na 150 až 200 milionů.

Problém na železnici řeší i strojvedoucí. Ti se díky svým odborům snaží problém řešit, 4. února proběhlo setkání pana premiéra Andreje Babiše s prezidentem Federace strojvůdců ČR panem Jaroslavem Vondrovicem, dále byl přítomen i místopředseda vlády, ministr průmyslu a obchodu a ministr dopravy pan Karel Havlíček a předseda představenstva společnosti ČD, a.s. pan Václav Nebeský. Schůze byla svolána na žádost odborových svazů na železnici, kteří chtějí řešit současnou situaci, která podle nich není dobrá. Prvotním cílem vidí v zajištění bezpečnosti na železnici, dále pak chtějí řešit negativní dopad na regionální osobní dopravu, kterou teď zajišťují kraje a posledním bodem byla situace, která vznikla díky neuznávání železničních průkazech v některých krajích. Tato situace není pro odbory přijatelná. Bylo dojednáno zaslání písemných návrhů a doporučení k řešení nastalé situace jak panu premiérovi, tak i ministru dopravy.

Celkově lze říct, že názory na zajišťování regionální dopravy v krajích jsou různé. Někdo zastává názor, že by měla zůstat kompetence rozhodování na krajích, jiný naopak zastává názor, že by měla být kompetence rozhodování převedena na stát. Regionální doprava v České republice je na tak malém území velmi roztržštěná a působí trochu chaoticky. Kraje si často berou cestujícího jako rukojmí, protože ten nemá možnost ovlivnit rozhodnutí kraje. Názorně Zlínský a Jihomoravský kraj, který nastavil v kraji pouze integrovaný dopravní krajský tarif.

Co se týká rozhodování o zajišťování provozu v kraji, stačí se podívat na Ústecký kraj, který je rozdělen na 9 provozních souborů, přičemž provoz v nejmenším Podřipském souboru zajišťují pouze dvě vozidla. Problém si uvědomují i samotní železničáři a chtějí ho řešit. Důležitou otázkou pak tedy je, který názor je správný, a který bude pro budoucí generaci cestujících stěžejní. Jestliže stát dovolil rozdělení regionální dopravy do kompetence krajů, měly být prováděny předběžné kontroly dopravců, které si kraje vybraly na zajišťování provozu ve svém obvodu. Součástí kontrol mělo být i připravenost vlakových souprav a vlakového personálu. Samotná liberalizace železničního provozu tak měla nastat za 2 až 3 roky, aby měli vybraní dopravci čas na zajištění kvalitních a bezpečných souprav, kvalifikovaného vlakového personálu. Potom by nedocházelo k tolika chybám, které provázely začátek nového grafikonu v prosinci 2019.

4.3.5 Pohled autorky

V železniční dopravě se pohybuji pomalu 30 let. S nástupem soukromých železničních dopravců souhlasím a vidím to jako pozitivum. Důvod je, že každý dopravce vnímá svoji konkurenci a tím pádem se snaží o daleko lepší kvalitu svých služeb. Tyto kvality vnímají i cestující. Každý z nich ovšem preferuje něco jiného. Někdo dává přednost klidným oddílům, někdo potřebuji při cestě vlakem dohnat svoje resty v práci a zásuvky ve vlaku a Wifi připojení bere v současné době jako samozřejmost. Jiný je rád, že dostane při svých cestách kávu a denní tisk.

Názor autorky je ovšem jiný, a to co se týká dopravní obslužnosti zajišťující kraji ČR. Rozdělení dopravy na kraje nebylo nejlepší řešení. Pro cestující to přineslo komplikace v cestování, např. tím, že musí na svých cestách mnohdy zbytečně přestupovat jenom díky tomu, že jejich cesta vede přes více krajů. Mnohé kraje si zavedly své integrované dopravní systémy, které jsou uznávány pouze v rámci kraje a cestující tak nemá na výběr, který jízdní doklad pro něj bude nejvhodnější a také nejlevnější.

Naprosto se ztotožňuji názorem pana Drdly, který zastává názor, že kraje neměli dostat kompetenci k tomu, aby sami rozhodovaly o dopravní obslužnosti regionální železniční dopravy. Pokud už stát přenechal pravomoc na krajích, aby rozhodovaly sami o dopravcích, kteří budou zajišťovat regionální dopravu, nemělo být toto rozhodování ponecháno na poslední chvíli. Kraje věděly dost dlouho dopředu, že společnosti ČD, a.s. končí smlouvy s kraji a na situaci se vůbec nepřipravily.

Pokud chtěly kraje na zajištění železniční dopravy zvolit či vybrat jiného dopravce než ČD, a.s., měly z výběrem začít podstatně dříve. Vybraný dopravce měl projít určitě nějakým průzkumem. To znamená, že kraj měl dopředu zjistit počet vlakových souprav a jejich vybavenost, kvalitu a počet personálu, který bude zajišťovat provoz vlakových souprav. Kraje ovšem tuto situaci podcenily. Pak se nemůžeme divit, že nastala taková situace, jako v případě společnosti ARRIVA, která neměla potřebný počet vlakových souprav, jejich personál, zejména strojvedoucích, mnohdy ani nemluvil a nerozuměl česky a počet stevardů nebyl dostatečný a mnohokrát byla vlaková souprava doprovázená pouze strojvedoucím.

Myslím si, že ani sankce, které společnost dostala za své chyby, není dostačující, co se týče ohrožení bezpečnosti cestujících.

5 Závěr

V současné době je provoz na železničních tratích značně přetížen. Týká se to nejen osobní, ale také nákladní dopravy. Počty cestujících se rok od roku zvedají. Toto tempo růstu překvapilo i samotné dopravní experty, kteří předpokládali takový nárůst až v roce 2050. Fakt, že cestujících ve vlacích rapidně roste, je ten, že se zlepšuje kvalita vozů a poskytovaných služeb cestujícím. Lidé začali využívat vlaky při cestách do zaměstnání daleko víc než osobní auto. Je to zapříčiněno tím, že v mnoha vlakových soupravách přibily zásuvky a wifi připojení, takže cestující mohou používat své notebooky a ve většině případů i mobilní telefony, pokud zrovna není souprava na místě se špatným signálem.

Výrazným faktorem také může být špatný stav silnic, hlavně dálnice D1, která se stále opravuje a díky tomu je na ní mnoho uzavírek a tím se provoz na ní zpomaluje. Dalším faktorem nárůstu počtu cestujících je ten, že lidé z vesnic a menších měst daleko lépe najdou práci ve větších městech, a tak jsou nuceni za svým zaměstnáním cestovat. A aby svůj čas využili co nejlépe, tzn., aby ho netrávili pouze cestou do zaměstnání a zpět domů, snaží se vybrat si takový dopravní prostředek, který jim to umožní. Často lidé kombinují dopravní prostředky a to tak, že na vlakové nádraží dojedou autem a dále pokračují vlakem.

Nárůst cestujících je také možno připsat a díky vstupu nových soukromých společností na trh. Mezi dvě největší můžeme počítat RegioJet a Leo Express. Obě tyto společnosti začaly zajišťovat provoz na trati Praha-Ostrava spolu se společností České dráhy. Díky tomu měli cestující možnost výběru dopravce a ti naopak začali o své cestující bojovat. Vstupem nových dopravců se ovšem stala tato trať méně průjezdná pro ostatní vlaky. V současné době na trati mezi Prahou a Ostravou zajišťuje přepravu cestujících 44 přímých vlakových spojů všech tří společností.

Díky stále zvedajícímu se počtu cestujících a tím pádem a počtu vlaků, je situace na železnici horší. Kapacita železnice je omezena a zvedající počet vlaků, které zajišťují přepravu cestujících, omezuje provoz i nákladní dopravy, která bohužel neustále klesá. Podle Evropské komise měla být do konce roku 2030 převedena nákladní doprava, která bude delší než 300 km na železnici, aby se uvolnil prostor na silnicích. Bohužel to ale nebude možné, protože stále se zvyšující kapacita osobní dopravy to neumožní, a současná kapacita tratí nestačí pojmout veškerou dopravu. Dalším příznakem zvedajícího objemu vlaků je i častější zpoždění, které je zapříčiněno velmi malou časovou rezervou na jednotlivých tratích mezi vlaky.

Nelze neustále zvyšovat kapacitu železničního provozu bez investic do železniční infrastruktury. Je potřeba zvýšit kapacitu tratí tak, aby rychlejší vlak mohl předjet ten pomalejší, bez toho, aby bylo potřeba zastavit ve stanici. Tím by byla i zajištěna daleko větší plynulost železniční dopravy a odpadlo by nepříjemné zpoždování vlaků osobní i nákladní dopravy. Problém kapacity propustnosti tratí se nejedná pouze u dálkových spojů, ale také u regionálních vlaků. Regionální spoje často navazují na ty přímé a mnohdy jsou provázány a současný stav, který nastal, od prosince 2019 situaci velmi zhoršil. Soukromý dopravci začali totiž zajišťovat provoz i na regionálních tratích.

Cílem bakalářské práce je zhodnotit změny v osobní železniční regionální dopravě v jednotlivých krajích od nového jízdního řádu v prosinci 2019, zhodnotit způsob výběru železničních dopravců jednotlivými kraji, s kterými kraje uzavřely smlouvu na provozování železniční regionální dopravy a seznámit s provozní soubory, které jednotliví dopravci budou v kraji zajišťovat. Situace na železnici se dá jednoznačně nazvat jako velmi nepřehledná situace, nejen v návaznosti vlaků jednotlivých dopravců, ale také v jízdních dokladech. V některých krajích byl zaveden nový integrovaný tarif, který neumožňuje cestujícímu výběr jízdního dokladu.

Je představeno celkem 12 dopravců, kteří od prosince 2019 zajišťují regionální dopravu ve všech 13 krajích. Jedná se o dopravce, kteří zajišťují dopravu jak v závazku kraje, s kterými kraj uzavřel smlouvu, tak i o soukromé dopravce, kteří zajišťují dopravu historických, výletních a parních vlaků, které jezdí pouze v omezených relacích. U všech dopravců jsou názorně zobrazeny mzdové náklady na zaměstnance, a také celkový počet zaměstnanců za určité časové období. Dále je spočítána rentabilita aktiv a rentabilita vlastního kapitálu u všech dopravců.

Dále je představeno všech 13 krajů v České republice a u každého kraje sestaven podrobný soupis jednotlivých dopravců, které si určitý kraj vybral na zajišťování regionální dopravy v kraji. U všech dopravců je představen provozní soubor, na který dopravce s krajem uzavřel a podepsal smlouvu. Některé kraje od prosince 2019 nic neměnily, jelikož už měly smlouvy uzavřeny, jiné kraje pak uzavřely smlouvy nové, ale se stejnými dopravci, kteří dopravu v jejich kraji zajišťovali i před prosincem 2019, jelikož byly s dopravci spokojeni. Naopak u některých krajů došlo k zásadním změnám. Rozdělily své území na více provozních souborů, dále vpustily na své území nové dopravce, a také zavedly nové integrované dopravní systémy. Na závěr je vytvořena pro lepší přehled podrobná tabulka krajů a jednotlivých dopravců, kteří v krajích zajišťují dopravu.

Ve čtvrté kapitole pak jsou představeny jednotlivé názory několika odborníků, představitelů státu, i samotných cestujících, kteří se vyjádřili ke stávající situaci na železnici. Názory se od sebe liší, ale v zásadě jde říct, že problém současného stavu v zajišťování regionální osobní železniční dopravy si uvědomují všichni. Nebude asi jednoduché uvést současný chaotický stav do pořádku bez patřičných opatření a omezení, ale je důležité se o to pokusit, pro spokojenost cestujících. Železnice je tady vlastně pro ně a v současné době se mnoho cestujících radši spoléhá na svá osobní auta, díky nimž jen nasednou a nemusí řešit přestupy z vlaku do vlaku a zmatek v nákupu jízdních dokladů, díky nastoleným novým integrovaným dopravním systémům.

Seznam použité literatury

Knižní zdroje

ALLEN, Richard and Daniel Tommasi. *Managing Public Expenditure* 2. vyd. Paris: OECD PUBLICATIONS 2001. 499 s. ISBN 92-64-17690-X.

BEK, Pavel a kol. *Historie státních drah 1918-2018* 1. vyd. Litomyšl: H. R. G. Spol.s. r.o. 2018, 215 s. ISBN 978-80-85104-27-1.

KISHTAING, Niall. *The economics book* 1. vyd. New York: DK Publishing, 2012. 352 s. ISBN 978-0-7566-9827-0.

POSPÍŠIL, Richard, Žufan Pavel. *Ekonomika veřejných rozpočtů* 1 vyd. Příbram: Professional Publishing s.r.o., 2019. 263 s. ISBN 978-80-88260-32-5.

REKTOŘÍK, Jaroslav a kol. *Ekonomika a řízení odvětví veřejného sektoru* 2. vyd. Praha 4: Ekopress, s.r.o. 2007, 309 s. ISBN 978-80-86929-29-3.

ŠLEGR, Petr a kol. *Rychlá železnice i v České republice* 2. vyd. Praha 3: Centrum pro efektivní dopravu, o.s. (CEDOP) 2012, 246 s. ISBN 978-80-905005-0-1.

VRABKOVÁ, Iveta. *Veřejná správa* 1. vyd. Ostrava: Tribun EU, s.r.o. 2016, 130 s. ISBN 978-80-248-3988-2.

Odborný časopis

HOLEK, Josef. Přehled změn. *Železničář*. 12. 12. 2019, s. 13. ISSN 0322-8002.

RICHTER, Jan. Železnice nestíhá-současný provoz měl nastat až za 30 let. *Ekonom*. č. 8-9, s. 10-15. ISSN 1210-0714.

TISKOVÉ STŘEDISKO FSČR. Představitelé odborů na železnici jednali s premiérem ČD. *FSČR zájmy strojířů*. č. 3, s. 1. Vydáno 15. února 2020.

Internetové zdroje

ČESKÉ DRÁHY. *100 let dráhy* [online]. ČD, a.s. 2018 [citace z 15. 12. 2019].

Dostupné z: <https://www.cd.cz/100-let-spolu/>

REGIONÁLNÍ ROZVOJ. *Obrázek mapy krajů* [online]. regionalnirozvoj.cz [citace z 27. 2. 2020]. Dostupné z: <http://www.regionalnirozvoj.cz/index.php/kraje-cr.html>

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPAVNÍ CESTY. *Obrázek železniční sítě 2020* [online]. Jízdní řád 2020 [citace z 15. 12. 2019]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/documents/50004227/77921601/mapa-trati.pdf/c3fb0514-54d9-4167-898e-e71be33c196f>

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY. *Prohlášení o dráze* [online]. SŽDC 2019 [citace z 15. 12. 2019]. Dostupné z:

<https://www.szdc.cz/dopravci/prohlaseni-o-draze>

<https://www.szdc.cz/documents/50004227/50158882/prohlaseni-o-draze-2020-2.zmena.pdf/55facc57-725b-4b61-966a-41488f884d26>

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY. *Organizační struktura* [online]. SŽDC 1. 11. 2018 [citace z 12. 12. 2019] Dostupné z: <https://www.szdc.cz/o-nas/organizacni-struktura>

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY. *Organizační jednotky* [online]. SŽDC 2019 [citace z 12. 12. 2019]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/o-nas/organizacni-struktura/organizacni-jednotky>

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY. *Výsledek hospodaření SŽDC v roce 2018* [online]. SŽDC 10. 6. 2019 [citace z 15. 12. 2019]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/documents/50004227/60677101/tiskov%C3%A1+zpr%C3%A1va+ke+sta%C5%BEn%C3%AD/bea1059b-47ff-47c4-8e21-3277434b694a>

MONITOR-státní pokladna. *Státní rozpočet Ministerstva dopravy* [online]. Ministerstvo dopravy ČR 2019 [citace z 28. 3. 2020]. Dostupné z: <https://monitor.statnipokladna.cz/kapitola/327/prehled?rad=t&obdobi=1612>

MONITOR-státní pokladna. *Státní rozpočet* [online]. Státní správa ČR 2019 [citace z 28. 3. 2020]. Dostupné z: <https://monitor.statnipokladna.cz/statni-sprava/prehled?rad=t&obdobi=1912>

MINISTERSTVO DOPRAVY. *Zlevněné jízdné* [online]. MDCR 12. 12. 2016 [citace 12. 12. 2019]. Dostupné z: <https://www.mdcrcz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Stat-podporuje-vetsi-konkurenci-na-zeleznici,-ale>

ZDOPRAVY. *Vysokorychlostní tratě* [online]. zdopravy.cz [citace z 12. 12. 2019] Dostupné z: <https://zdopravy.cz/prvni-trat-na-300-km-h-se-muze-stavet-uz-v-roce-2025-tvrdi-szdc-26282/>

SPRÁVA ŽELEZNIČNIC. *Dopravci v regionální dopravě* [online]. SŽDC 2. 12. 2019 [citace 6. 1. 2020]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/documents/50004227/50167315/dopravci-122019.pdf/2059fec7-4c24-4190-be72-f597d2796053>

JUSTICE. *Výroční zpráva ČD* [online]. Sbírka listin 2015, 2016, 2017, 2018 [citace 6. 1. 2020]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma?nazev=%C4%8Desk%C3%A9+dr%C3%A1hy>

GW Train Regio. *Informace o společnosti* [online]. GWTR 2020 [citace 7. 1. 2020]. Dostupné z: <http://www.gwtr.cz/>

JUSTICE. *Výroční zpráva GW Train Regio* [online]. Sbírka listin 2015, 2016, 2017, 2018 [citace 7. 1. 2020]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-firma?subjektId=274456>

SPRÁVA ŽELEZNIČNIC. *Změna názvu* [online]. SŽDC 7. 1. 2020 [citace 12. 1. 2020]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/-/ze-spravy-zeleznici-dopravni-cesty-je-od-1-ledna-2020-sprava-zeleznice>

NETINERA. *Informace o firmě* [online]. Die Länderbahn 2020 [citace 12. 1. 2020]. Dostupné z: <https://www.laenderbahn.com/unternehmensprofil/>

KURZY. *Informace o založení společnosti Die Länderbahn CZ s.r.o.* [online]. Rejstřík firem [citace 13. 1. 2020]. Dostupné z: <https://rejstrik-firem.kurzy.cz/08342849/die-landerbahn-cz-sro/>

JUSTICE. *Výroční zpráva RegioJet a.s.* [online]. Sbírka listin 2015, 2016, 2017, 2018 [citace 13. 1. 2020]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-firma?subjektId=583192>

REGIOJET. *Informace o firmě* [online]. RegioJet [citace 13. 1. 2020]. Dostupné z: <https://www.regiojet.cz/o-nas/zakladni-udaje/>

LEO EXPRESS. *Výroční zpráva Leo Express Global a.s.* [online]. Sbírka listin 2014, 2015, 2016, 2017 [citace 13. 1. 2020]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-firma?subjektId=381880>

JUSTICE. *Výroční zpráva Arriva* [online]. Sbírka listin 2014, 2015, 2016, 2017 [citace 20. 1. 2020]. Dostupné z: [https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-\\$firma?nazev=arriva](https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-$firma?nazev=arriva)

ARRIVA. *Informace o firmě* [online]. ARRIVA [citace 13. 1. 2020]. Dostupné z: <https://www.arriva.cz/cs/o-spolecnosti/profil>

JUSTICE. *Výroční zpráva KŽC Doprava* [online]. Sbírka listin 2015, 2016, 2017, 2018 [citace 20. 1. 2020]. Dostupné z: [https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-\\$firma?nazev=K%C5%BDC+Doprava](https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-$firma?nazev=K%C5%BDC+Doprava)

KLUB ŽELEZNIČNÍCH CESTOVATELŮ. *Informace o firmě* [online]. KŽC [citace 23. 1. 2020]. Dostupné z: <http://www.kzc.cz/verejne-vlaky-osobni-doprava>

JUSTICE. *Výroční zpráva Railway Capital a.s.* [online]. Sbírka listin 2014, 2015, 2016, 2017 [citace 20. 1. 2020]. Dostupné z: [https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-\\$firma?nazev=Railway+Capital](https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-$firma?nazev=Railway+Capital)

RAILWEY CAPITAL. *Informace o firmě* [online]. Railway Capital a.s. [citace 26. 1. 2020]. Dostupné z: <http://www.railwaycapital.cz/>

JUSTICE. *Výroční zpráva MBM rail s.r.o.* [online]. Sbírka listin 2015, 2016, 2017, 2018 [citace 20. 1. 2020]. Dostupné z: [https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-\\$firma?nazev=mbm+rail](https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-$firma?nazev=mbm+rail)

MBM RAIL. *Informace o firmě* [online]. MBM rail s.r.o. [citace 26. 1. 2020]. Dostupné z: <https://www.mbmr.cz/povinne-info.html>

ZDORAVY. *Smlouva MBM rail s Moravskoslezským krajem* [online]. zdopravy.cz [citace 26. 1. 2020]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/sedm-jistych-let-zastupitelstvo-schvalilo-smlouvu-na-provoz-vlaku-do-male-moravky-30046/>

JUSTICE. *Výroční zpráva Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.* [online]. Sbírka listin 2014, 2015, 2016, 2017 [citace 20. 1. 2020]. Dostupné z: [https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-\\$firma?nazev=jind%C5%99ichohradeck%C3%A9+m%C3%ADstn%C3%AD+dr%C3%A1hy](https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-$firma?nazev=jind%C5%99ichohradeck%C3%A9+m%C3%ADstn%C3%AD+dr%C3%A1hy)

JUSTICE. *Výroční zpráva AŽD Praha s.r.o.* [online]. Sbírka listin 2015, 2016, 2017, 2018 [citace 20. 1. 2020]. Dostupné z: [https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-\\$firma?nazev=A%C5%BDD+Praha](https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-$firma?nazev=A%C5%BDD+Praha)

AUTOMATIZACE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY. *Informace o firmě* [online]. AŽD Praha [citace 27. 1. 2020]. Dostupné z: <https://www.azd.cz/cs/o-spolecnosti>

ZDOPRAVY. *Švestková dráha* [online]. zdopravycz [citace 27. 1. 2020]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/azd-dokoncila-modernizaci-svestkove-drahy-vlaky-automaticky-kontroluji-trat-neni-ani-metr-modreho-zabradli-38699/>

KURZY. *Informace o společnosti SZD* [online]. Slezské zemské dráhy. [citace 17. 2. 2020]
Dostupné z: <https://rejstrik-firem.kurzy.cz/26819856/slezske-zemske-drahy-o-p-s/>

MONITOR. *Informace o hospodaření krajů* [online]. Územní správa [citace 29. 3. 2020].
Dostupné z: <https://monitor.statnipokladna.cz/uzemni-samosprava/prehled?rad=t&obdobi=1912>

STŘEDOČESKÝ KRAJ. *Informace o železniční dopravě v kraji* [online]. Středočeský kraj [citace 6. 2. 2020]. Dostupné z: <https://www.kr-stredocesky.cz/web/doprava>

PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA. *Informace o systému* [online]. PID [citace 6. 2. 2020]. Dostupné z: <https://pid.cz/o-systemu/>

ÚSTECKÝ KRAJ. *Informace o železniční dopravě v kraji* [online]. Ústecký kraj [citace 6. 2. 2020]. Dostupné z: <https://www.kr-ustecky.cz/predstavujeme-zeleznicni-dopravce-na-pravidelnych-linkach-v-usteckem-kraji-ceske-drahy/d-1738814/p1=206494>

ZDOPRAVY. *ČD v Ústeckém kraji* [online]. zdopravy.cz [citace 6. 2. 2020]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/ceske-drahy-maji-nove-smlouvy-v-usteckem-kraji-nektere-jen-na-ctyri-roky-38631/>

ZDOPRAVY. *Doprava ČD v kraji* [online]. zdopravy.cz [citace 6. 2. 2020]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/ceske-drahy-zdrazily-karlovarskemu-kraji-cenu-o-vice-nez-ctvrtinu-vlaky-se-pritom-nezmeni-30988/>

INTEGROVANÁ DOPRAVA KARLOVARSKÉHO KRAJE. *Informace i tarifu* [online]. IDOK [citace 6. 2. 2020]. Dostupné z: <https://www.idok.info/idok>

INTEGROVANÁ DOPRAVA LIBERECKÉHO KRAJE. *Informace o dopravcích v kraji* [online]. IDOL [citace 6. 2. 2020]. Dostupné z: <http://www.iidol.cz/stranky/7:tarif-spp-druhy-jizdenek.html>

PLZEŇSKÝ KRAJ. *Informace o železničních dopravcích*. [online]. Plzeňský kraj [citace 7. 2. 2020]. Dostupné z: <https://www.plzensky-kraj.cz/smlouva-o-verejnych-sluzbach-v-preprave-cestujici>

ZDOPRAVY. *ČD v Plzeňském kraji* [online]. zdopravy.cz [citace 7. 2. 2020]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/plzensky-kraj-zrusil-miliardovou-soutez-na-provoz-vlak-u-smlouva-bude-o-rok-pozdeji-34747/>

INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM JIHOČESKÉHO KRAJE. *Informace o dopravcích v kraji a o tarifu IDSJK* [online]. Jihočeský kraj [citace 7. 2. 2020]. Dostupné z: <http://www.idsjk.cz/ids-jihoceskeho-kraje/>

KRAJ VYSOČINA. *Informace o dopravcích v krajích a integrovaném dopravním tarifu* [online]. Kraj Vysočina [citace 12. 2. 2020]. Dostupné z: <https://www.kr-vysocina.cz/>

ČESKÉ DRÁHY. *Vlaky ČD v Královéhradeckém kraji* [online]. ČD a.s. [citace 12. 2. 2020]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/cd-v-regionech/kralovehradecky-kraj/mapa-trati/-7364/>

PARDUBICKÝ KRAJ. *Informace o dopravcích v kraji*. [online]. Pardubický kraj. [citace 12. 2. 2020]. Dostupné z: <https://www.pardubickykraj.cz/vlakem>

ZDOPRAVY. *Změny v Jihomoravském kraji* [online]. zdopravy.cz [citace 13. 2. 2020]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/cd-musi-pro-jihomoravsky-kraj-nalepit-na-vlak-zeleny-pruh-kvuli-jizdenkam-cast-pokladen-skonci-35376/>

INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM JIHOMORAVSKÉHO KRAJE. *Informace o tarif* [online]. IDS JMK. [citace 13. 2. 2020]. Dostupné z: <https://www.idsjmk.cz/poseidon.aspx>

ZDOPRAVY. *České dráhy v Olomouckém kraji*. [online]. Olomoucký kraj [citace 14. 2. 2020]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/ceske-drahy-dostanou-smlouvy-v-olomouckem-kraji-cena-jetajna-24371/>

ZDOPRAVY. *Railway Capital a.s. v Moravskoslezském kraji* [online]. RC a.s. [citace 25. 2. 2020]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/jan-satava-osmsetdesitky-dosly-23893/>

ZLÍNSKÝ KRAJ. *Tarif Zlínského kraje* [online]. Koordinátor zlínské dopravy [citace 25. 2. 2020]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/co-prinese-novy-tarif-ve-verejne-doprave--aktuality-15892.html>

ZDOPRAVY. *Informace o železnici* [online]. zdopravy.cz [citace 25. 2. 2020]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/category/zeleznice/>

ZDOPRAVY. *Kompetence krajů při výběru dopravců* [online]. Glosa [citace 25. 2. 2020]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/glosa-kraje-potvrzují-ze-nemely-nikdy-ziskat-kompetenci-objednavat-vlaky-35650/>

ZDOPRAVY. *Rozhovor s profesorem z Pardubické univerzity* [online]. zdopravy.cz [citace 1. 3. 2020]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/rozhovor-cestujici-by-nemel-byt-zatezovan-ruznymi-krajskymi-tarif-y-rika-docent-z-univerzity-pardubice-40117/>

OLOMOUCKÝ DENÍK. *Názor cestujícího* [online]. olomouckydenik.cz [citace 1. 3. 2020]. Dostupné z: https://olomoucky.denik.cz/zpravy_region/novy-tarif-v-kraji-hlavne-drazsi-zenete-nas-z-vlaku-do-aut-zlobi-se-cestujici-

20191006.html?fbclid=IwAR1oU4HUvnYqLFa0ZTDKhXnjz3f94aqlqWyWij13zSzttGPv27
T8kHmBeXg

ZDOPRAVY. *Stát by měl převzít odpovědnost za dopravu v krajích* [online]. zdopravy.cz [citace 1. 3. 2020]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/bude-misto-kraju-objednavat-regionalni-vlaky-stat-kremlik-chce-otevrit-diskuzi-40218/>

ZDOPRAVY. *Názor místopředsedy představenstva ČD* [online]. zdopravy.cz [citace 1. 3. 2020]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/zofin-kraje-podle-manazera-drah-malo-investuji-obnovi-jen-pet-procent-draznich-vozidel-37094/>

IDNES. *Papírové jízdenky* [online]. idnes.cz [citace 1. 3. 2020]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/zlin/zpravy/vlaky-zlinsky-kraj-ceske-drahy-arriva-jizdenky-2020-zmeny-cestovani-vlakem.A191114_514070_zlin-zpravy_ras?utm_source=facebook&utm_medium=sharecm

Závěrečné účty z roku 2018 a 2019

Středočeského kraje

Libereckého kraje

Ústeckého kraje

Karlovarského kraje

Plzeňského kraje

Jihočeského kraje

Kraje Vysočina

Královéhradecký kraj

Pardubický kraj

Jihomoravský kraj

Olomoucký kraj

Moravskoslezský kraj

Zlínský kraj

Seznam tabulek

Tabulka č. 3.1: Počet vypravených vlaků

Tabulka č. 3.2: Počet přepravených cestujících a přepravní výkon společností GW Train Regio

Tabulka č. 3.3: Počet přepravených cestujících

Tabulka č. 3.4: Počet přepravených cestujících společností RegioJet

Tabulka č. 3.5: Počet přepravených cestujících společností Leo Express

Tabulka č. 3.6: Počet zaměstnanců a mzdové náklady Leo Express

Tabulka č. 3.7: Počet přepravených cestujících a počet celkových kilometrů

Tabulka č. 3.8: Celkový počet provozovaných tratí a počet kilometrů

Tabulka č. 4.1: Celkové příjmy Středočeského kraje

Tabulka č. 4.2: Celkové příjmy Hlavního města Praha

Tabulka č. 4.3: Celkové příjmy Libereckého kraje

Tabulka č. 4.4: Celkové příjmy Ústeckého kraje

Tabulka č. 4.5: Celkové příjmy Karlovarského kraje

Tabulka č. 4.6: Celkové příjmy Plzeňského kraje

Tabulka č. 4.7: Celkové příjmy Jihočeského kraje

Tabulka č. 4.8: Celkové příjmy kraje Vysočina

Tabulka č. 4.9: Celkové příjmy Královéhradeckého kraje

Tabulka č. 4.10: Celkové příjmy Pardubického kraje

Tabulka č. 4.11: Celkové příjmy Jihomoravského kraje

Tabulka č. 4.12: Celkové příjmy Olomouckého kraje

Tabulka č. 4.13 Celkové příjmy Moravskoslezského kraje

Tabulka č. 4.14: Celkové příjmy Zlínského kraje

Tabulka č. 4.15: Přehled dopravců v jednotlivých krajích ve shrnutí

Seznam grafů

Graf č. 2.1: Finanční prostředky SŽ

Graf č. 2.2: Schválené železniční projekty ISPA

Graf č. 2.3: Příjmy a výdaje Ministerstva dopravy

Graf č. 2.4: Celkové příjmy státního rozpočtu 2019

Graf č. 2.5: Vybrané výdaje státního rozpočtu 2019

Graf č. 3.1: Zaměstnanci a mzdové náklady ČD

Graf č. 3.2: Zaměstnanci a mzdové náklady GW Train regio

Graf č. 3.3: Zaměstnanci a mzdové náklady RegioJet

Graf č. 3.4: Zaměstnanci a mzdové náklady Leo Express

Graf č. 3.5: Zaměstnanci a mzdové náklady ARRIVA vlaky

Graf č. 3.6: Zaměstnanci a mzdové náklady KŽC Doprava

Graf č. 3.7: Zaměstnanci a mzdové náklady Railway Capital

Graf č. 3.8: Zaměstnanci a mzdové náklady MBM rail

Graf č. 3.9: Zaměstnanci a mzdové náklady JHMD

Graf č. 3.10: Zaměstnanci a mzdové náklady AŽD Praha

Graf č. 3.11: Zaměstnanci a mzdové náklady SZD

Seznam zkratek

AŽD – Automatizace železniční dopravy

BČK – Bezkontaktní čipová karta

ČD – České dráhy

ČSD – České státní dráhy

ČSFR – Československá federativní republika

ČSR – Československá republika

ČR – Česká republika

DÚK – Doprava ústeckého kraje

Ec – Eurocity

ISPA – Instrument for Structural Policies Pre-accession (Fond strukturální politiky pro dopravní a ekologickou infrastrukturu)

EIB – European Investment Bank (Evropská investiční banka)

EN – Euronight

EU – Evropská Unie

Ex – Expres

GŘ – Generální ředitelství

Ic – Intercity

IDOL – Integrovaná doprava Libereckého kraje

IDOK – Integrovaná doprava Karlovarského kraje

IDS – Integrovaný dopravní systém

IDS JMK – Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje

IDS JK – Integrovaný dopravní systém Jihočeského kraje

IDSOK – Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje

IREDO – Integrovaná regionální doprava

MDCR – Ministerstvo dopravy České republiky

ODIS – Ostravský dopravní integrovaný systém

OPD – Operační program Doprava

Os – Osobní vlak

PHARE - Poland and Hungary Aid for the Economy

PID – Pražská integrovaná doprava

POP – Přenosná osobní pokladna

R – rychlík

Rj – Railjet

ROA – Return on assets (rentabilita aktiv)

ROE – Return on Equity (rentabilita vlastního kapitálu)

Rx – Rychlík vyšší kvality

SC – Supercity

SR – Slovenská republika

Sp – Spěšný vlak

SŽ – Správa železnic

SŽDC – Správa železniční dopravní cesty

TEN – T - Trans-European Transport Networks

TR 10 – Tarif Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel

TZK – Tarif zlínského kraje

VDV – Veřejná doprava Vysočina

žst – železniční stanice

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Prohlašuji, že

- Jsem byla seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠBTUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, absolventskou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že jeden výtisk bakalářské práce bude uložen v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO školy a jeden výtisk bude uložen u vedoucího absolventské práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, bakalářské práce, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněná v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

Ve Valašském Meziříčí dne 15. 5. 2020

.....
Bronislava Fojtíková

Seznam příloh

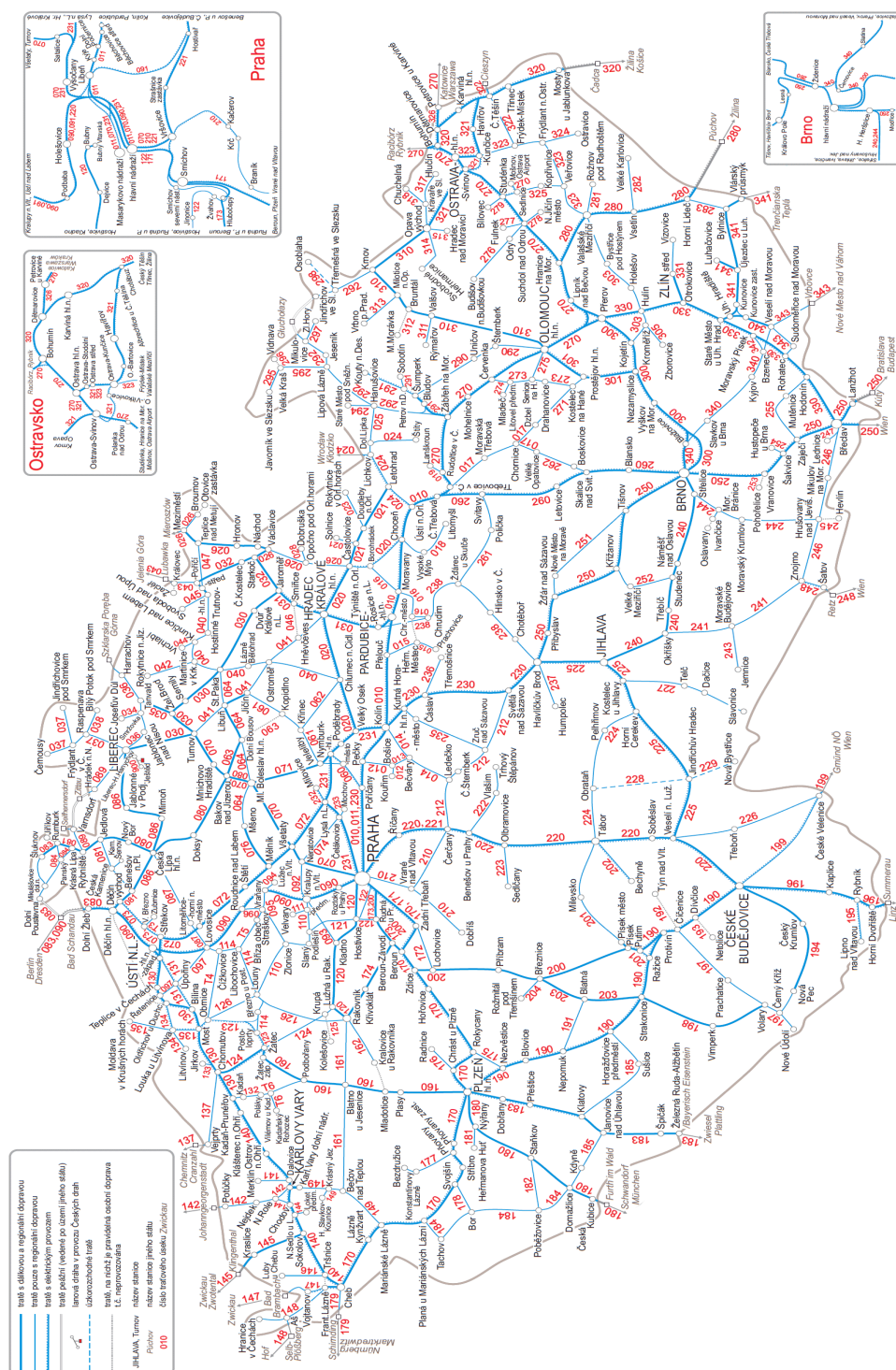
Příloha č. 1: Zobrazení železniční sítě v krajích České republiky

Příloha č. 2: Postavení SŽ v České republice

Příloha č. 3: Rozdělení daní

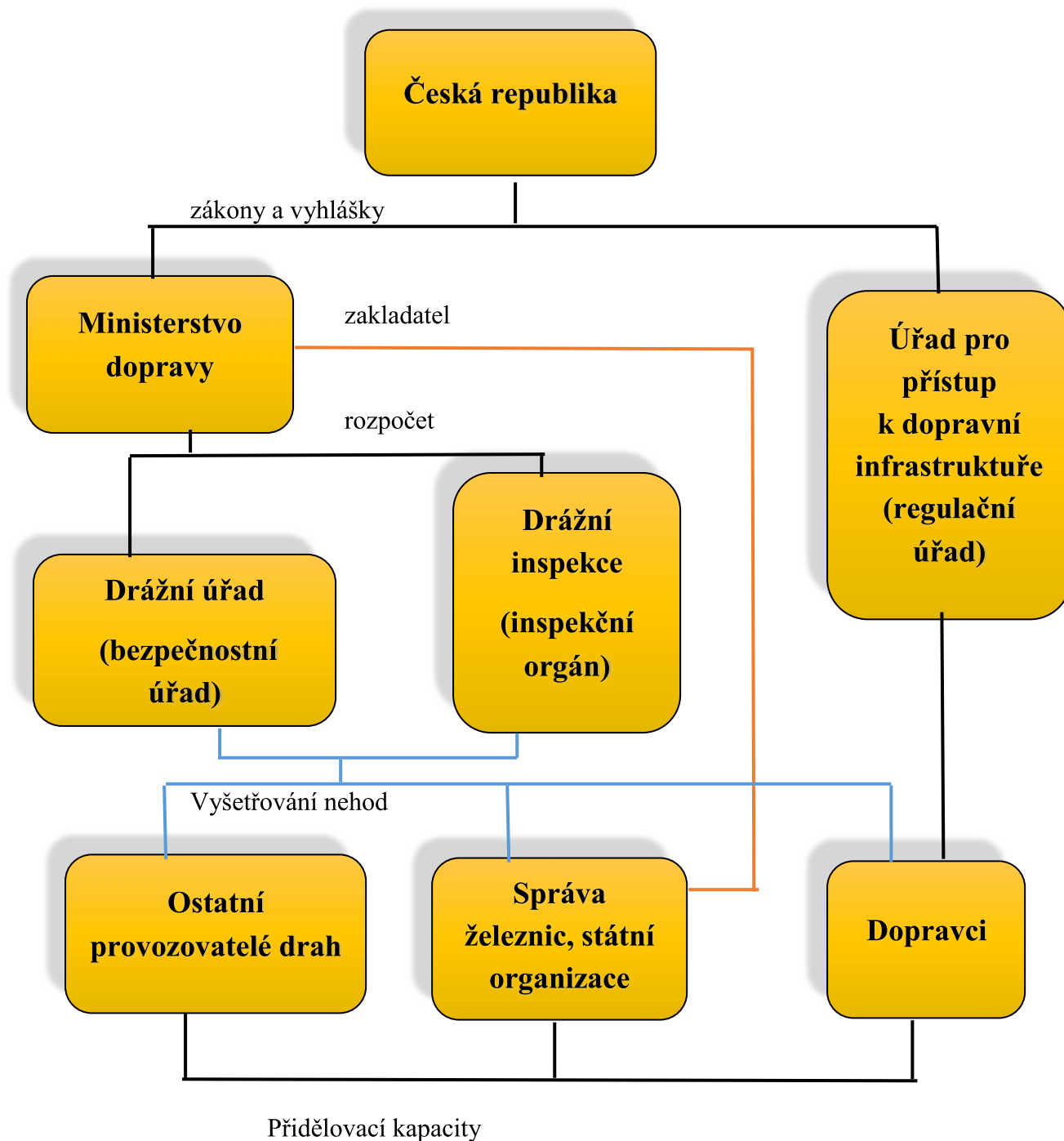
Příloha č. 4: Rozdělení krajů v ČR

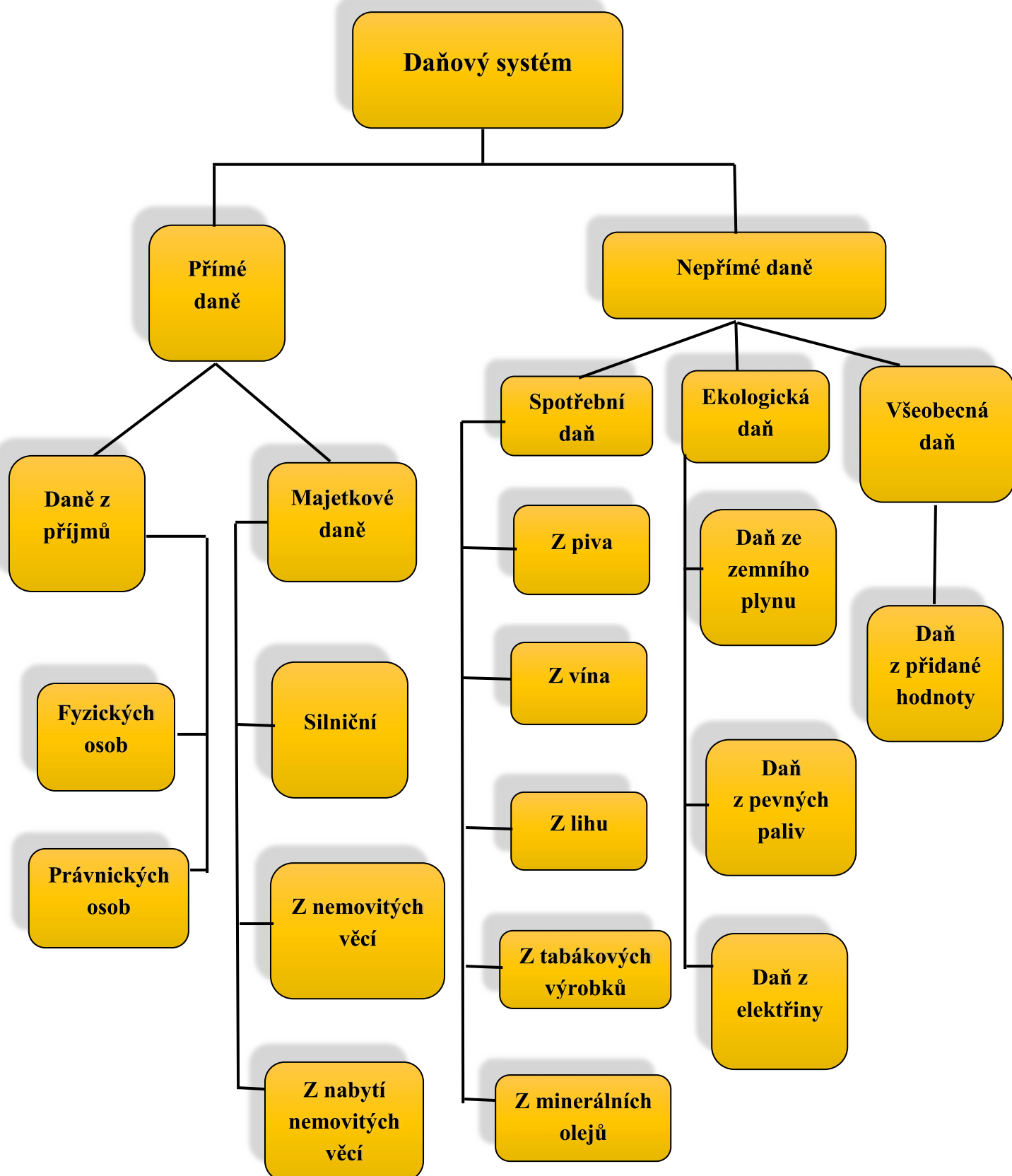
Příloha č. 1



Železniční mapa ČR, příloha k Jízdnímu řádu 2018

Příloha č. 2





Příloha č. 4

